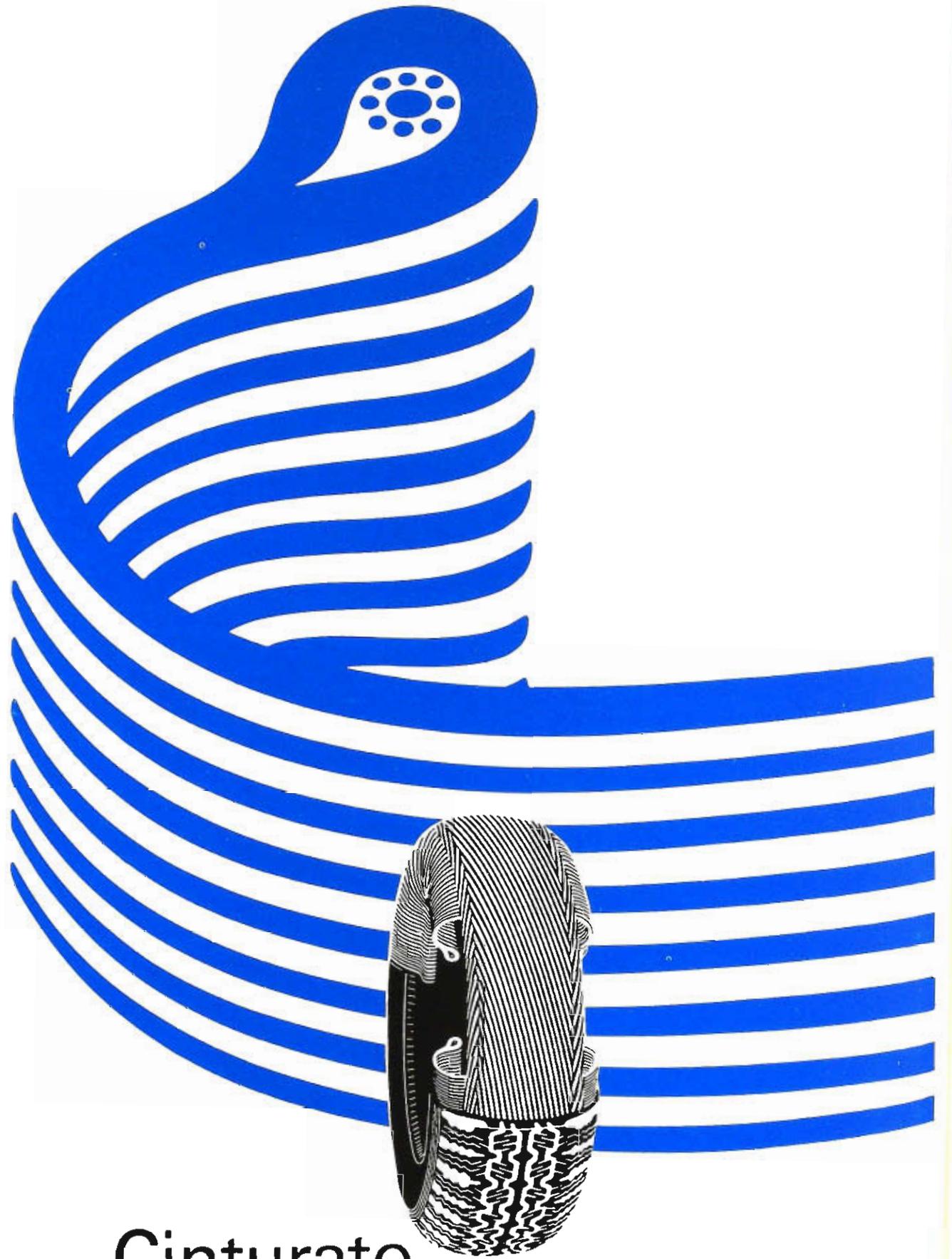


# El Auto**CLUB**movil

2.<sup>a</sup> EPOCA - N.º 2

MARZO 1968



Cinturato

**PIRELLI**

el neumático  
radial textil

58

licencias de fabricación del CINTURATO han  
sido concedidas por PIRELLI en 24 naciones.

# AEG

compactos  
de cocina  
—  
conózcalos  
a fondo



DISTRIBUIDOR:

## ANTONIO MORO

SAN SEBASTIAN: Buen Pastor, 1 - Parque Amara, 4 • IRUN: Iglesia, 10 • RENTERIA: General Mola, 5



# El Automóvil

Se distribuye gratuitamente a los socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa

## SUMARIO

	Págs.
Automóvil signo externo .....	4
Cien pesetas por caballo .....	6
Información del Club .....	7
El sentido común y la circulación .....	8
La mujer y el volante .....	9
Importación de coches .....	13
El teléfono en el automóvil .....	16
Los conductores a análisis .....	17
La terapéutica de la circulación .....	18
Coto Nacional en las Sierras de Cazorla y Segura ..	20
La guía alimenticia del conductor .....	22
El Rallye Vasco-Navarro en su octava edición Inter- nacional, va a constituir un gran acontecimiento automovilista .....	25
El jinete del cielo .....	26
Consejos y opiniones sobre la mujer como conduc- tora .....	29
Noticias .....	30
Precios de automóviles usados .....	32
Los "automáticos" europeos siempre más numero- sos .....	33
No debe fumar cuando conduce .....	34
Novedades .....	35
Rueda el humor .....	37
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísti- cos) .....	38

En la portada: Vehículos en la estación del teleférico de Fuente de Alloroza. Foto: Marqués de Santo Morlo del Villar

Depósito Legal: S S. 26-1968

### DELEGACIONES

#### Guipúzcoa

##### EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

##### IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

##### TOLOSA

San Francisco, 8 (Junto Cine Leidor)

#### Alava

##### VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra  
Castilla, 34 Teléfono 1543

#### Navarra

##### PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)  
Avda. Generalísimo Franco, 9 Tels. 14727 y 15529

#### Vizcaya

##### BILBAO

D. José María Domingo  
GESTORIA RECALDE  
General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 233496

Editado por el  
Real Automóvil Club  
de Guipúzcoa  
San Sebastián

Director:  
Gerardo Erausquin Olazábal

## ACOGIDA

Se ha hecho el cambio. **El Automóvil** ha supuesto un gran avance como medio de difusión entre nuestros socios y también de comunicación.

Nos llegan las primeras impresiones y los comentarios no pueden ser más satisfactorios. Se ha roto un viejo molde y ahora se labora por una mejor exposición de los problemas que encontrarán una mayor dedicación.

Se ha iniciado un camino que falta mucho todavía por recorrer. Queremos ir mejorando este medio de difusión; que sea el amigo fiel del socio del Real Automóvil Club, el que le recuerde sobre sus obligaciones y sus derechos, el que le ponga en contacto con el mundo del automovilismo en toda su amplia gama...

Para ello necesitamos ahora más que nunca la colaboración más estrecha de nuestros asociados. Cualquier tema o consulta puede tener cabida en estas páginas a fin de que **El Automóvil** sea un cofre de inquietudes.

Resultaría satisfactorio que la revista fuese hecha un poco por todos. Este es nuestro deseo.

Exclusiva de publicidad  
**PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ**  
Garibay, 34 - Teléfono 15990  
San Sebastián

Oficina central y redacción:

Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

# AUTOMOVIL S

Al Estado moderno se le exige cada vez más una mejor y más eficiente organización y mayor número y mejor calidad en los servicios públicos. El Estado es, para muchos, el ente obligado a proporcionar seguridad y felicidad a todos los ciudadanos. Pero esto cuesta dinero, y ese dinero tenemos obligación de aportarlo, en España, los propios españoles.

El decreto de 29 de diciembre último ha causado preocupación y alarma.

Pero el mayor enemigo de la legalidad y de la justicia de los impuestos es el fraude que pueden cometer los contribuyentes, y que muchos, en efecto, cometen. Por ello deben recibirse con aplauso cuantas disposiciones tiendan a hacer efectiva la justicia social de los impuestos y a evitar la evasión fiscal.

Los signos externos de renta gastada tenidos en cuenta por la ley actúan en una doble función: estableciendo la obligación de declarar de aquellas personas en quienes concurren, y constituyendo un medio de comprobación de las rentas declaradas.

En el primer aspecto, ya vimos cómo la ley de 8 de abril de 1967 impone la obligación de declarar a las personas con algunos de los signos externos enunciados en el artículo 112-16 de la ley de 11 de junio de 1964.

A la segunda función provee el citado decreto de 29 de diciembre, que para nada se refiere a la obligación de declarar, pero dispone, en cambio, que «la base imponible determinada por signos externos prevalecerá sobre la de ingresos y gastos cuan-

do exceda en más de un quinto del importe de ésta».

La obligación de presentar declaración a efectos del impuesto sobre la Renta está actualmente regulada por la ley de 8 de abril de 1967, que en su disposición final tercera, párrafo primero, dispone que estarán obligados a presentar declaración sobre el Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas.

a) Las personas cuya base liquidable determina por ingresos sujetos a los impuestos a cuenta exceda de doscientas mil pesetas, o de trescientas mil si se trata exclusivamente de trabajo personal.

b) Las personas que posean o utilicen alguno de los signos externos enunciados en el artículo 112-16 de la ley 41/1964, de 11 de junio, con las características que se establezcan reglamentariamente.

c) Las personas a quienes individualmente se requiera para hacerlo por los órganos de la Administración.

Pero téngase en cuenta que obligación de «declarar» no equivale a obligación de «tributar». Puede haber personas que estén obligadas a presentar declaración y, sin embargo, no tengan que pagar cantidad adicional alguna. Un ejemplo puede ser el del señor casado, con dos o tres hijos y unos ingresos de 400.000 pesetas, procedentes del trabajo personal. Estará obligado a presentar declaración, pero la deducción por la procedencia de la renta y la desgravación por la situación familiar hará que la cuota sea inferior a lo pagado a cuenta por impuesto sobre rendimientos del trabajo personal y,

por tanto, que no deba pagar cantidad alguna como consecuencia de la declaración presentada.

El automóvil con potencia fiscal de ocho caballos o menos no constituye signo externo de renta, a efectos del impuesto de que tratamos, salvo en un caso excepcional, que revela una situación de fraude presunto: el de que el vehículo pertenezca a una sociedad o entidad con quien no tenga relación directa de trabajo o administración la persona que lo utilice o disfrute de manera habitual.

En el decreto de 29 de diciembre último se ha producido una doble modificación, real y trascendente, respecto a la legislación anterior en lo referente al automóvil y su incidencia en la estimación de la renta presunta.

Por un lado se ha elevado la estimación de la renta gastada, a fin de ponerla más de acuerdo con el coste real actual. Por otro lado se han incrementado los coeficientes multiplicadores, con lo que el primer aumento de renta gastada sufre una nueva elevación. Y es precisamente en relación con los automóviles donde mejor puede apreciarse el aumento de estimación de la renta.

Una idea de la alteración que el decreto de 29 de diciembre supone para los poseedores de automóviles que estén obligados a declarar, es que en la orden de 24 de marzo de 1956, que antes regía, se atribuía un gasto de 2.000 pesetas por caballo de fuerza, y en la actualidad ha de calcularse un gasto de 2.200 pesetas por caballo cuando se

# GNO EXTERNO

trata de vehículos de hasta ocho caballos; 3.500 pesetas por caballo para vehículos de ocho a quince caballos, y 4.000 pesetas por caballo para los de potencia superior a quince caballos fiscales.

En cuanto a la escala de coeficientes, baste indicar que en la citada orden de 1956 empezaba por el tres, para los gastos estimados hasta 50.000 pesetas, para terminar en el 6,5 en los superiores a 230.000 pesetas, en tanto que en el nuevo decreto la escala se inicia en el coeficiente cinco para las primeras 10.000 pesetas, acabando en el coeficiente 7,1 para los gastos que excedan de 160.000 pesetas.

Unos ejemplos servirán para aclarar ideas: un Dodge Dart, con sus 22 caballos fiscales, que en la normativa anterior suponía una base de renta de pesetas 132.000, ahora representará una renta de 462.800 pesetas; un Seat 1500, con 66.000 pesetas anteriormente, ahora supondrá una renta de 195.350 pesetas; un Morris 1100 o un Renault-10, que antes equivalía a una renta de 54.000 pesetas, ahora se elevará a 157.650 pesetas.

Estos cálculos habrán de ser corregidos del modo siguiente:

a) A partir de los cinco años desde la matriculación del vehículo, el gasto presunto se reduce al 30 por ciento. A este efecto se estimará como año completo aquel en que por primera vez se hubiera matriculado el automóvil.

b) En los automóviles de fabricación extranjera el gasto estimado se incrementará en el 25 por ciento para los inferiores a 16 caballos, y en el 50 por cien-

to para los de igual o superior potencia, excepto cuando hubieran transcurrido cinco años desde la matriculación del vehículo.

La renta calculada se refiere sólo al vehículo; pero como el poseedor de un automóvil no tiene sólo este automóvil, sino que habita una vivienda, puede tener servidores y casa de recreo, e invertir dinero en fiestas o recepciones, tendrá que sumar estas partidas, aplicándoles los coeficientes que correspondan en cada caso para calcular la base por estimación de signos externos. El poseedor de un Dodge Dart que pague 5.000 pesetas mensuales de alquiler de vivienda —sin que proceda deducción— y tenga dos servidores, se supone, por aplicación de los criterios estimativos del decreto comentado, que tiene una renta de 899.000 pesetas, a la que correspondería un impuesto de 229.837 pesetas.

Esto no quiere decir, naturalmente, que el impuesto haya de calcularse siempre de forma tan simplista. En primer lugar sólo se tendrá en cuenta la renta pre-

sunta si rebasa a la calculada por estimación directa en más de la quinta parte. Además, se aplicarán, en su caso, las desgravaciones que procedan por razón de familia y por los ingresos originados del trabajo personal, así como por cantidades aplicadas a determinadas inversiones. Pero un estudio detenido de todas estas particularidades exigiría un espacio excesivo.

Cada contribuyente tendrá su problema particular y específico, del mismo modo que lo ha tenido hasta ahora, aunque con diferencia cuantitativa que puede ser apreciable, por razón de los nuevos coeficientes señalados y muy marcadamente por el aumento de gastos presunto que sea fijado por la posesión de automóviles.

No obstante, en algunas ocasiones, que podemos considerar como extremas, la posesión de un automóvil puede dar lugar a resultados funestos, que sólo podrán corregirse mediante la utilización de los recursos pertinentes.

(Del R. A. C. E.)

**PROBLEMA PARTICULAR  
PARA CADA  
CONTRIBUYENTE**

# cien pesetas por caballo

## LO QUE CONVIENE SABER

Las nuevas obligaciones que competen al automovilista, han levantado una gran polvareda en estos medios, posiblemente por la forma como han llegado al vulgo.

Una errónea interpretación de las disposiciones puestas en vigor puede crear un confusiónismo que nosotros recogiendo un estudio hecho por «Auto-Club» tratamos de poner en su justa interpretación:

La patente complementaria, que por ley de 23 de diciembre de 1959 pasó a llamarse «Impuesto de Lujo sobre tenencia y disfrute de automóviles», fue creada por decreto de 7 de marzo de 1958, con un contenido esencialmente igual, hasta en escala de bases y tipos, al texto, aprobado por decreto de 22 de diciembre de 1966, actualmente en vigor, que por ser un mero texto refundido se ha limitado a recoger la legislación precedente.

Este impuesto, desde su creación, grava tanto a «las entidades y personas jurídicas, titulares del uso y tenencia de los automóviles» como a «las personas naturales por el uso y tenencia de los automóviles que posean, tanto ellas como en su caso su cónyuge e hijos no emancipados o que estén al servicio particular de los mismos, aunque pertenezcan en propiedad a otras personas». Además, «para la determinación de la base, cuando se trate de personas naturales, se computará la potencia total o conjunta de los coches de propiedad, disfrute o servicio del sujeto pasivo y de su cónyuge e hijos no emancipados». En cambio, «en el caso de vehículos que no sean propiedad de personas naturales, la liquidación girará independientemente para cada coche, según su respectiva potencia fiscal». (Orden Ministerial de 30 de noviembre de 1961).

En cuanto al hecho imponible, se señala el uso o mera tenencia por cualquier título jurídico de los coches de turismo, siempre que los sujetos pasivos posean vehículos que supongan una potencia fiscal, individual o conjunta, superior a 7 CV.

Por tanto, conviene puntualizar:

PRIMERO: Que la patente complementaria, hoy impuesto de lujo por tenencia y disfrute de vehículos, lleva unos diez años de vigencia, con el mismo contenido que en la actualidad, sin que hasta ahora se haya exigido a los poseedores de un solo vehículo que en su Cédula de Identificación Fiscal tenga señalada una potencia de 7 CV o menos. Entre ellos se encuentran todos los Citroën de fabricación nacional, los Seat 600 y 850 y los Renault 4 y Gordini.

SEGUNDO: No es cierto que hasta ahora haya venido afectando sólo a las empresas, sino que desde el principio ha gravado también a las personas naturales y precisamente con un criterio de cómputo más oneroso que para las personas jurídicas.

TERCERO: En rigor, no se grava un vehículo determinado, cuando se trata de personas naturales, sino la potencia de todos los que se posean, por lo que dos «600», por ejemplo, tributarán por lo que corresponda a la suma de sus potencias, de acuerdo con la correspondiente escala.

En cuanto a la supuesta obligación de tributar los Renault 4 y Gordini y Seat 600 y 850, deducida del cálculo de potencia exacta realizado por los comentaristas citados, tenemos que aconsejar a los propietarios de los vehículos citados que deben atenerse a la potencia indicada en la propia Cédula de Identificación Fiscal, que es un documento oficial emanado de la propia Hacienda, y que el particular no tiene por qué corregir por propio impulso. Si hasta ahora nada se les ha reclamado, no hay por qué ir a ofrecer el pago de un tributo que la práctica revela como inexistente, respecto a los poseedores de un solo vehículo en el que concurren las circunstancias indicadas. Otra cosa sería si se dictara una disposición legal que obligara a presentar declaración.

Y, por último, dos aclaraciones que pueden ser de interés: la primera, que si usted, automovilista, no sabe manejar la tabla de logaritmos, no debe preocuparse por ello, porque puede conocer la potencia real de su automóvil sin más que consultar la tabla que, como apéndice número 1, se publicó con el reglamento de la Patente Nacional de Circulación, aprobado por decreto de 26 de julio de 1946; y la segunda, que si, a pesar de cuanto hemos dicho, usted opta por correr hacia la Delegación de Hacienda más próxima, a pagar lo que le pueda corresponder, no necesita llevar el dinero antes del día 31 del mes corriente, sino que en este plazo tan sólo deberá presentar la oportuna declaración, después de lo cual debe esperar a que le notifiquen el impuesto liquidado, a partir de cuyo momento tendrá quince días para pagar.

## OTRA INICIATIVA DEL REAL AUTOMOVIL DE GUIPUZCOA SE HA CONFECCIONADO UN CALENDARIO CONJUNTO DE PRUEBAS DE MONTAÑA Y RALLYES

En la reciente reunión celebrada en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa se han establecido las bases de partida del automovilismo de Navarra, Alava, Vizcaya y Guipúzcoa, a fin de establecer un calendario conjunto de pruebas que se refieren a un Campeonato Vasconavarro de Montaña y otro de rallyes.

### CAMPEONATO DE MONTAÑA.

Las fechas de pruebas son las siguientes:  
Consistirá en cinco subidas cronometradas, de las cuales puntuarán los tres mejores resultados. El coeficiente será de 9 puntos para el primero, 7 para el segundo, 5 para el tercero y sucesivamente 4, 3, 2 y 1. Los restantes clasificados, a un punto cada uno. Estas subidas se harán en Vizcaya, Guipúzcoa, Navarra y Alava. Guipúzcoa se lleva dos. Las subidas cronometradas se harán en dos mangas, tomándose el tiempo de la mejor. No hay coeficientes de cilindrada ni «handicap». Tiempos absolutos y nada más. Otro día hablaremos de esta solución, desmoralizadora para el que no dispone de un mínimo de 80 H.P. en su coche, pues ya sabe de antemano que lo más que puede pretender es quedar vencedor de clase.

Fechas: 28 de abril. Subida: Puerto de Herrera. Provincia: Alava.  
5 de mayo. Subida de Arrate. Guipúzcoa.  
30 de junio. Puerto de Urbasa. Navarra.  
13 octubre: Subida a Castro-Alén. Vizcaya.  
17 noviembre: Subida a Jaizquíbel. Guipúzcoa.

### CAMPEONATO DE RALLYES.

Puntuarán seis pruebas: dos en Vizcaya, dos en Guipúzcoa y una en Alava y otra en Navarra. Se establecen dos categorías para calificar la importancia de cada rallye de acuerdo con estas puntuaciones: Categoría A. Recorrido superior a 500 kilómetros en total y con más de 25 kilómetros de velocidad cronometrada. Categoría B. Recorrido superior a 200 kilómetros y más de 10 kilómetros de velocidad.

Las pruebas puntuables son:

16 y 17 de marzo: Rallye Vasconavarro, categoría A: 20 puntos.  
9 de junio: Rallye de Guipúzcoa. B. 10 puntos.  
29 de junio: Rallye de Navarra. B. 10 puntos.  
25 de agosto: 500 kilómetros Nocturnos de Vizcaya. A. 15 puntos.  
17 de octubre: Rallye de los Relojes (Vizcaya). B. 10 puntos.  
10 de noviembre: Rallye de Alava B, 10 puntos.

## CANON DE COINCIDENCIA

En este mes de marzo finaliza el plazo del primer trimestre para el pago del Canon de Coincidencia. Este impuesto corresponde abonar a todos los propietarios de vehículos destinados al servicio público.

## JUNTA GENERAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

El pasado 29 de enero el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, celebró junta general en el domicilio social del Club.

Entre los diversos asuntos tratados destacó el movimiento de socios habidos en 1967. Las altas se cifran en 710 nuevos socios, con lo que la cifra total asciende a 8.945 socios.

Durante el mismo período se han matriculado 710 vehículos, habiéndose transferido 533 vehículos y procedido al canje y revisión de 195 permisos de 1.ª y 2.ª clases.

Se puso de relieve que en la Escuela de Conducción de este Club se han obtenido 238 permisos de conducir.

Se dio cuenta del fallecimiento del directivo don Julián Garbayo, expresando la junta en pleno su sentimiento por tan irreparable pérdida, que consta en acta.

Se da la circunstancia que al señor Garbayo le correspondía cesar como directivo este año.

Se dio cuenta asimismo de la petición de don Justo Díez Tortosa de cesar como directivo. Le fue aceptado el ruego teniendo en cuenta sus constantes ausencias de nuestra ciudad que le impiden atender como quisiera el cargo que ostentaba.

La nueva Junta Directiva quedó formada así:

Presidente: don Federico Zappino.  
Vicepresidente 1.º: don Rafael Calparosoro.

Vicepresidente 2.º: don Alberto Fernández Ibarburu.

Tesorero: don Fernando Gaytán de Ayala.

Secretario: don José María Maquíbar.

Adjunto de Secretaría: don Ramiro Cibrián.

Vocales: don José María San Gil, don Félix Muelas, don Ramón Lilly, don Félix Novoa (sustituye a don Justo Díez) y don Javier Irazusta que reemplaza a don Julián Garbayo.

## DE INTERES PARA LOS SOCIOS DOMICILIADOS EN NAVARRA

Se recordará a todos los asociados de la Provincia de Navarra que a efectos de la Cuota Fiscal Automóviles Turismo, aquellos que posean vehículos de turismo de una potencia de 8 HP y superior a ésta, están obligados a efectuar una declaración ante el Negociado de Transportes de la Excma. Diputación de Foral de Navarra, finalizando el plazo de dicha declaración el día 30 de Abril.

La Delegación del Real Automóvil Club de Guipúzcoa en Navarra (N.Y.A.S.A.) sita en Av. de Franco, 9 PAMPLONA, está a disposición de los Señores socios para gestionar dicha declaración, para lo cual deberán comunicarle los datos siguientes:

Nombre y domicilio del titular del vehículo, matrícula, marca, potencia fiscal y fecha de matriculación.  
La no observancia de cuanto antecede traerán como consecuencia los recargos previstos al efecto.

## VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTE

Las solicitudes de Tarjetas-Visados se harán por los titulares de los mismos, a partir del presente año, en siguiente forma:

Del 15 de enero al 28 de febrero para las clases MR, MDCC, MDC y MDCN.

Del 1 al 31 de marzo para clases VT, VR, VD, VP y VC.

Del 1 al 30 de abril para las clases MDF, MDFC, MC, XR, XDC, XDCC, DF, XP, XC, DC y T.

Del 1 al 31 de mayo para las clases MP.

Las Tarjetas-Visados deberán ser retirados por sus titulares antes del 15 del mes siguiente al señalado como plazo para solicitarlas en el artículo anterior. A partir de esta fecha se considerarán caducadas a todos los efectos.

Este trámite puede ser encomendado a este Club por sus asociados.

## IMPUESTO MUNICIPAL SOBRE CIRCULACION DE VEHICULOS

Se recuerda a los señores socios que el impuesto municipal de circulación de vehículos puede ser abonado hasta el 31 de marzo.

Para facilitar su liquidación es conveniente presentar el justificante de pago de 1967 o el permiso de circulación.

## CAMBIO DE DOMICILIO

Se recuerda una vez más a los señores socios de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa, la obligación que tienen de notificar el cambio de domicilio, requisito que beneficia a todos.

## NECROLOGICA

### UNA VIDA CONSAGRADA AL AUTOMOVILISMO

#### HA MUERTO DON EUGENIO STINUS

Ha fallecido en nuestra ciudad don Eugenio Stinus, uno de los pioneros del automovilismo en nuestra ciudad. De origen francés, se vinculó bien pronto con las inquietudes donostiarres, entrando a formar parte de este Real Automóvil Club desde su fundación.

Su vida profesional estuvo siempre íntimamente ligada a su afición por el automovilismo. De aquel pequeño taller donde comenzaron a ser piezas familiares los bastidores, los ejes, las carrocerías, en suma, llegó a la posesión de un gran complejo automovilístico que hoy día en la calle Gloria realiza una actividad industrial importante.

La de don Eugenio Stinus es una de esas vidas consagradas a un ideal, que dejan siempre una herencia de valores, digna de admiración.

A sus familiares, en especial a sus hijos y hermanos, les enviamos el sentimiento de nuestro profundo pesar.

Ha fallecido en nuestra ciudad don Nicolás Martínez Cea, doctor en Medicina y socio de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa. A sus familiares les enviamos la expresión de nuestra condolencia.

# El sentido común y la circulación

Por IGNACIO GAVIRA PEREZ DE VARGAS

*En los ya lejanos tiempos en que estudiábamos quinto curso de bachillerato, nos tocó en suerte un profesor de grata memoria, bajito y regordete él, que entre otras muchas virtudes docentes, tenía la de repetir machaconamente, casi hasta la saciedad, los conceptos que él creía más importantes para el buen fin de su ministerio. Una de sus frases favoritas, la que con más frecuencia repetía, era: «El sentido común es el menos común de los sentidos». Pero, así como el tiempo y la experiencia acaban por desvirtuar muchos de los conceptos que nos inculcaron de pequeños, esta sencilla frase, a pesar de su literal contrasentido, acabó por imponer el paso de los años la profunda verdad de su contenido.*

*Faltas de sentido común observamos diariamente a porrillo en todas las manifestaciones de la vida y a escala mundial. pero muy especialmente suelen prodigarse en la circulación.*

*A cualquier hora podemos contemplar el espectáculo inefable de un señor, caballero de su 600, circular tranquilamente por las carreteras frecuentadas de nuestra provincia, siguiendo escrupulosamente el lugar geométrico de los puntos de la derecha más próximos a la izquierda, llevando tras de sí una larga letanía de vehículos de todas clases que esperan ocasión de poder pasarlo. El sentido común debería advertir a este pacífico caballero de que probablemente la mitad de los conductores que le siguen pacientemente, están trabajando en esos momentos y no pueden permitirse el lujo de contemplar el bello paisaje. De la otra mitad, tal vez alguno lleva un asunto urgente entre manos o tal vez va con el tiempo justo antes de que le cierren los Almacenes, el Banco o el Negociado de Tasas Parafiscales. Arrimarse a la derecha lo más posible, disminuir la marcha e incluso parar el coche fuera de la calzada hasta que todos hubiesen pasado, sería lo más razonable. De fijo el señor del 600 le sobra buena voluntad para nacer eso y mucho más si supiera algunas de estas razones. Desgraciadamente no las sabe y le*

*falta sentido común para adivinarlas. Pero es más, si su inmediato seguidor, a la vista de lo ineficaces que resultan sus discretas e insistentes solitudes de paso, se decide por fin a pasarle a contrapelo en la primera ocasión semiviable, nuestro pacífico señor perderá por un momento su flemma para demostrar airadamente su disconformidad sonando estrepitosamente el claxon. Creemos que en esto falló también un poco el sentido común de TVE, cuyo slogan publicitario debió ser: «Circulen por la derecha... de la derecha».*

*Falta ostensible de sentido común antes que supino desconocimiento del Código demuestran quienes al ver que otro vehículo les alcanza pisan el acelerador, creando una peligrosa competición de velocidad que nadie les ha pedido. Quienes para salir de su vía por un lateral izquierdo, aflojan el paso, se arriman a la derecha y encienden el intermitente izquierdo, creando para el conductor que les sigue un galimatías incomprensible.*

*Lamentable falta de sentido común y buena dosis de egoísmo demuestran quienes al aparcar dejan entre su coche y los adyacentes el espacio justo para que no quepa otro coche. Mañana puede que sea el suyo el que no quepa.*

*Falta de sentido común e injustificada confianza en los frenos y reflejos del prójimo demuestran quienes abren la puerta exterior de su vehículo sin cerciorarse de que no viene otro. Quienes irrumpen en la calzada sin importarles gran cosa que otro vehículo se acerca a gran velocidad.*

*Falta en fin del más elemental sentido común y prudencia demuestra haber instalado unos semáforos susceptibles de quedar ocultos completamente por el primer autobús o camión que estaciona al lado. Tarde o temprano, más bien temprano que tarde, estos semáforos darán lugar a una tragedia al ser rebasados por cualquier automovilista foráneo, ignorante de su existencia, que se llevará por delante a los infortunados peatones que crucen confiados en la luz verde.*

LOS CIEGOS NO PUEDEN CONDUCIR PORQUE NO VEN  
¿POR QUE VD. SIN PENSAR SE HACE EL CIEGO?  
ACONSEJESE DE LOS EXPERTOS



## OPTICA

## BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS

# La mujer y



# el volante



La rubia sajona Annie Berverly, descendiente de los Salysbury, fue, según la historia automovilística, la primera mujer conductora. A bordo de un modelo de 1910, Mis Annie Berverly cruzaba las carreteras del condado de Ens Newcastle a una velocidad no inferior a doce millas por hora.

Annie Berverly se convirtió en noticia. Su postura como mujer automovilística asombraba no solamente a los campesinos de Ens Newcastle sino, incluso, a la opinión pública inglesa de aquellos tiempos. El caso de Annie Berverly era tan singular que la primera mujer automovilista fue reconocida por los médicos, los cuales dictaron el siguiente parte: «no le fue notada alteración alguna ni en la sangre ni en la mirada».

## LA BARRERA DEL SONIDO

Actualmente, cuando Jacqueline Conchran y la señora Auriol baten la barrera del sonido a bordo de los más veloces aviones, el asombro que suscitó la señora Berverly, como automovilista, nos hace sonreír.

Sin embargo fue Annie Berverly la que inicia el capítulo de la mujer al volante. Después, en los anales de la historia del automóvil figuran nombres como los de Angela Fontana, Pat Moss —hermana del célebre Stirling— Ada Pace, etc., que han derrotado a expertos y arrojados varones en diversas pruebas automovilísticas.

Es a partir de la segunda guerra mundial, cuando la mujer se incorpora definitivamente al mundo de la máquina y de la velocidad, de tal forma, que aquellos países más industrializados y con mayor avance técnico tienen un mayor porcentaje de mujeres-conductoras. A la cabeza de la lista de las mujeres-volantistas figuran los Estados Unidos, seguido de Suecia, Canadá, Alemania occidental, Inglaterra, Suiza y Venezuela. En estas naciones el porcentaje de mujeres que conducen vehículos va bastante más allá del cincuenta por ciento del total de conductores.

Si durante siglos, la mujer fue reducida a las labores del hogar, si el único quehacer de las féminas consistía





sus programas preferidos con

**PHILIPS**  
**AUTO-RADIO**  
instalado por

**RADIO GROS**

la casa del auto-radio  
paseo de colón, 24  
telf. 23 2 91  
san sebastián

UNA GARANTIA AUTENTICA

# CANO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

*Vespa*

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y  
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

Av. de Tolosa, s/n. - Telfs. 18402 y 25402

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

Asistencia en garantía, Revisiones,  
Chapistería, Pintura, Mecánica,  
Electricidad,  
Modernos Servicios Técnicos,  
Recambios originales

# ¿Conduce bien la mujer?

en las labores de aguja y en la interpretación de Chopin, es lógico que, a la vista de la mujer conduciendo un vehículo, muchos reaccionarios varones prodiguen un irónico gesto y comenten: «la mujer es una mala conductora, la mujer es peor que el hombre al volante».

## EL ESPEJO RETROVISOR

Los escritores de humor, los periodistas de colaboración que tienen que rellenar, a fecha fija, un espacio en un diario han encontrado «campo abonado» para su pluma, más o menos brillante, en el tema de la mujer volante. Y así surgen artículos como el siguiente:

«El hombre sentado al volante utiliza el espejo retrovisor y el brillo del parabrisas para mirar la carretera y, en ocasiones, para admirar a la niña rubia que viaja en el asiento de atrás. La mujer utiliza el espejo y el brillo del

ta el número de accidentes ocasionados en relación con el número de mujeres conductoras.

La Prévention Routière Internationale efectuó un abrumador estudio y un tal señor Pitt se dedicó a hacer un recuento del número de carnets de conducir otorgados y accidentes en que estaban implicadas las féminas, en estos últimos años, en Gran Bretaña, Italia, Francia, Alemania Occidental y otros países europeos; datos que constató con los obtenidos por otros expertos, tales como el profesor Walter Linden sobre la participación numérica de la mujer en el tráfico motorizado y no motorizado de la República Federal Alemana.

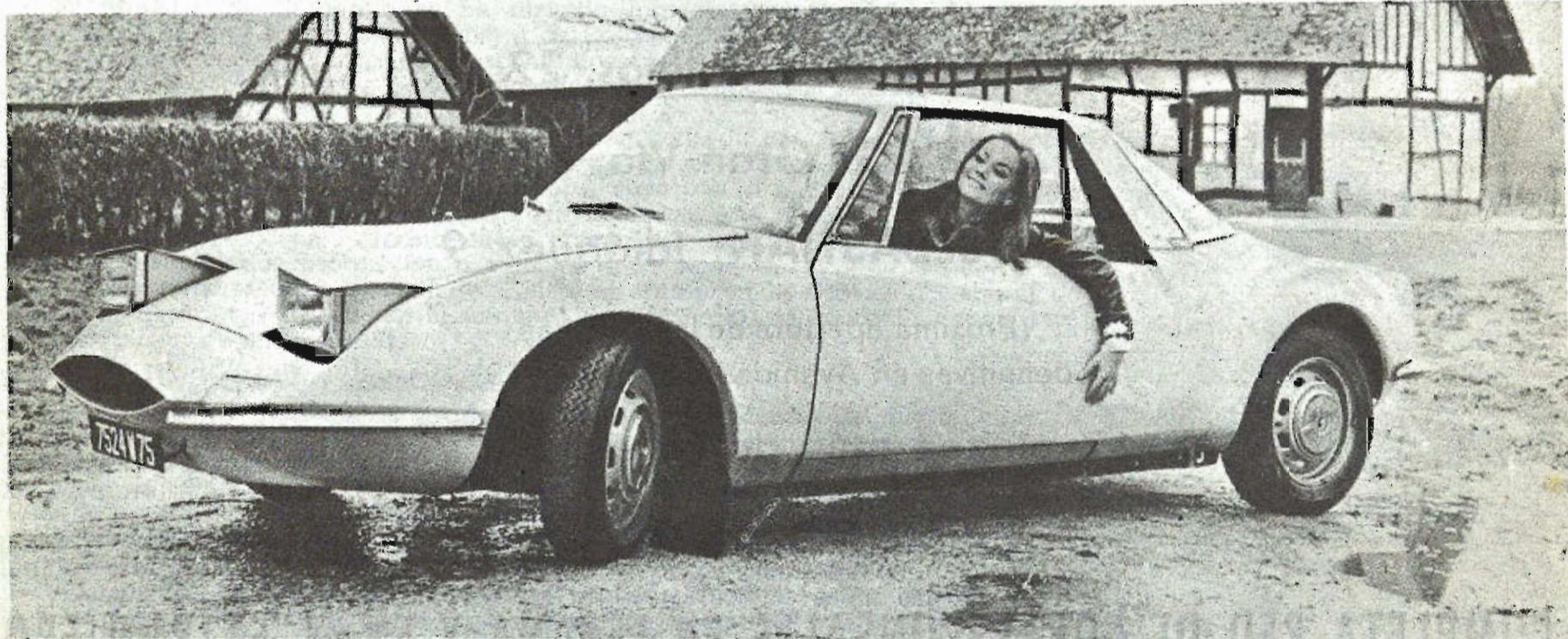
Reseñar aquí las cifras del informe de mister Pitt y del profesor Linden resultaría abrumador. Quizá de toda esa complicada baraja estadística se puede deducir lo siguiente: el mismo hecho de que la opinión dominante

petir.

Se achaca a la mujer poca resistencia física y reflejos menos rápidos que los del varón. Es posible que si midiésemos las cualidades de un hombre y una mujer al volante teniendo en cuenta largas distancias y grandes velocidades resultase ganador el «sexo fuerte». Pero también hay que considerar que la femina no se entrega, como hacen habitualmente tantos hombres, a los excesos de la buena mesa y del alcohol; excesos que motivan un gran porcentaje de accidentes automovilísticos. A su favor, también podemos apuntar que, al volante, carece de ese espíritu «competitivo» que obliga al hombre a pisar el acelerador a fondo.

## MAS PRUDENTE

Es pues, más prudente la mujer conductora que el varón. Puede que no sea tan experta. Puede, incluso, que



cristal para ver si se le ha corrido el rimmel, para comprobar si los labios van bien pintados, para advertir el rizo que se escapó del pañuelo y, claro, al intentar arreglar el desperfecto suelta la mano del volante y se acentúa la posibilidad de accidente».

Estos artículos, por lo mismo que pretenden ser de «humor», no pueden leerse con total seriedad. Hombres hay también que sueltan la mano del volante para encender un cigarrillo.

## LAS ESTADISTICAS

¿Es la mujer, en definitiva, buena conductora? ¿Sus dotes, frente al volante, como volantista, pueden compararse con las del hombre?

En esta era, donde priva el mundo de las estadísticas y de los Institutos de Opinión Pública, la aptitud o ineptitud de la mujer al volante, también ha sido analizada de una manera técnica y para ello, se ha tenido en cuenta

quiere distinguir entre «sexo fuerte» y «sexo débil» crea en la mujer un estado de inferioridad que la impulsa a afrontar con mayor empeño la preparación como conductora.

## MEJOR ALUMNA

La mujer resulta, pues, mejor alumna que el hombre en las escuelas automovilísticas. Aprueba antes. Obtiene el carnet de conducir con mayor facilidad que el varón.

Si en un minucioso examen psicotécnico se comparasen las aptitudes de volantista del hombre y de la mujer, indudablemente resultaría ganador el varón. Sin embargo, estos exámenes únicamente suelen hacerse a aquellos conductores de vehículos pesados y hay que tener en cuenta que la mujer que decide convertirse en conductora de camiones tiene ya de por sí unas condiciones óptimas para la conducción y, por lo mismo, puede com-

cometa el mayor porcentaje de pequeñas infracciones de tráfico, pero... «las mujeres al volante pueden ser malas conductoras, pero no matan». Esta es la frase que pronunció el autor de una estadística en Caracas, al estudiar los accidentes ocasionados por mujeres.

Aparcan mal; se olvidan de sacar la mano o hacer funcionar el intermitente, promueven «atascos»... Pero, sin embargo, apenas si cometen graves accidentes. Ellas infringen las leyes de tráfico, pero no matan...

¿Cuándo conduce la mujer? se preguntaba un experto en encuestas. La mayoría de las mujeres conducen de «prestado». Llevan el coche del marido o de cualquier familiar para ir de compras, para acudir a casa de una amiga, al colegio de los niños. ¡No se pasan los días al volante y, por lo mismo, no conocen bien las «pegas» del tráfico en una gran ciudad!

# CREDITO NAVARRO

Banco fundado en 1863

**CASA CENTRAL: PAMPLONA, Plaza del Castillo, 21**

Capital desembolsado ..... 181.500.000 Ptas.  
Reservas ..... 495.000.000 Ptas.  
Total desembolsado ..... 676.500.000 Ptas.

**Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:**

Avda. de D. Marcelo Celayeta, núm. 10 bis (Rochapea)

---

**SUCURSALES:**

**MADRID:** Recoletos, 22

**BILBAO:** Gran Vía, 32

**SAN SEBASTIAN:** Idiáquez, 9

(Próxima apertura de las Oficinas  
definitivas en Avenida de España n.º 9)

y en 47 plazas más de Navarra y Vizcaya

---

**COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO**

**REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS**

---

**INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES**

Imposiciones a plazo de seis meses ..... 3,50 por 100  
Imposiciones a plazo de 1 año ..... 4,00 por 100

**LIBRETAS DE AHORROS AL 2,50 POR CIENTO**

# \*IMPORTACION

A finales del pasado mes de enero, el Grupo Nacional de Importadores de Automóviles, perteneciente al Sindicato Nacional del Metal, se reunió en dicho Organismo para estudiar la situación creada por la no concesión de licencias de importación para automóviles durante el pasado año 1967, así como la reducción de las cantidades de automóviles a importar con cargo a las ferias internacionales. Como resultado de dicha reunión, la presidencia del Sindicato envió un escrito al ministro de Comercio, en el cual se le daba cuenta de los problemas producidos por la supresión total de los cupos de importación de automóviles en el pasado año 1967, con la única excepción de los cupos de las provincias canarias.

Se hizo conocer también en dicho escrito al ministro de Comercio la agravación del problema producido por la supresión de las exhibiciones de automóviles en las ferias internacionales de Valencia y Bilbao, con la inherente exclusión de los cupos que para estas ferias se daban.

Se argumentaba para apoyar la concesión de licencias de importación, que las industrias nacionales del automóvil no habían de sufrir por las autorizaciones de importaciones de vehículos, puesto que el volumen de importación que se ha concedido en el curso de los últimos años ha representado aproximadamente unas 4.000 unidades, lo que frente a las 274.000 unidades vendidas de producción nacional el año pasado en la península, supone solamente un 1,5 por 100 de dicha producción nacional.

Esto era lo que el grupo de importadores, a través del presidente del Sindicato Nacional, hizo conocer al señor ministro de Comercio.

## RESPUESTA DEL MINISTRO DE COMERCIO

El ministro de Comercio se ha dirigido inmediatamente al presidente del Sindicato. Contesta la Dirección General de Comercio Exterior, que es quien tiene que dar las licencias oportunas. La comunicación dada pone de manifiesto que hay grandes posibilidades de que se concedan para el año 1968 licencias de importación. Dice más o menos lo siguiente:

«En contestación a su escrito solicitando se conceda un cupo de importación de automóviles destinados a la península, esta Dirección General está interesada en estudiar la propuesta sindical oportuna, a cuyo efecto agradeceré a V. I. que, a la mayor brevedad posible, facilite información sobre el número de automóviles que, a su juicio, podrán introducirse en el mercado español en el curso del año 1968, sin perjudicar la producción nacional.»

La respuesta es clara y explícita. Existe el ánimo en la Dirección General de Comercio Exterior, es decir, en el ministro de Comercio, de conceder cupos para la importación de automóviles.

## LA POSICION DE LOS FABRICANTES ESPAÑOLES

Según nuestras noticias, el Grupo Nacional de Fabricantes de Automóviles ya ha emitido su criterio sobre esta posible importación de automóviles: «No tiene inconveniente alguno en que se importen alrededor de 4.000 unidades de automóviles, siempre que éstos sean complemento de la producción nacional.»

Nos parece acertado el criterio mantenido, por cuanto que, realmente, no supone perjuicio alguno, dada la diferencia de precio y las cantidades limitadas a importar de estos coches extranjeros con los de producción nacional.

Además, si consideramos que los fabricantes españoles están conectados financieramente con las empresas extranjeras que habían de ser suministradoras de estos automóviles, el perjuicio que teóricamente pudiera causárseles por la disminución en las ventas quedaría compensado, en parte al menos, con los beneficios que obtendrían con la venta de los automóviles suministrados por la propia empresa licenciataria y socio en una proporción distinta en cada caso pero siempre importante, de la empresa española.

## EL PERJUICIO DE LA PRODUCCION NACIONAL

El perjuicio que a la producción nacional pueden causar los automóviles de importación está en función del precio a que resulten los automóviles importados, la cantidad de automóviles que se importen y los modelos que lleguen a importarse. Vamos a estudiar estos tres factores por separado:

## PRECIO DE LOS AUTOMOVILES DE IMPORTACION

El precio de un automóvil de importación está en función del precio que el automóvil tiene en origen, al que hay que incluir los gastos de transporte, más el seguro hasta colocarle en situación de despacho en frontera española.

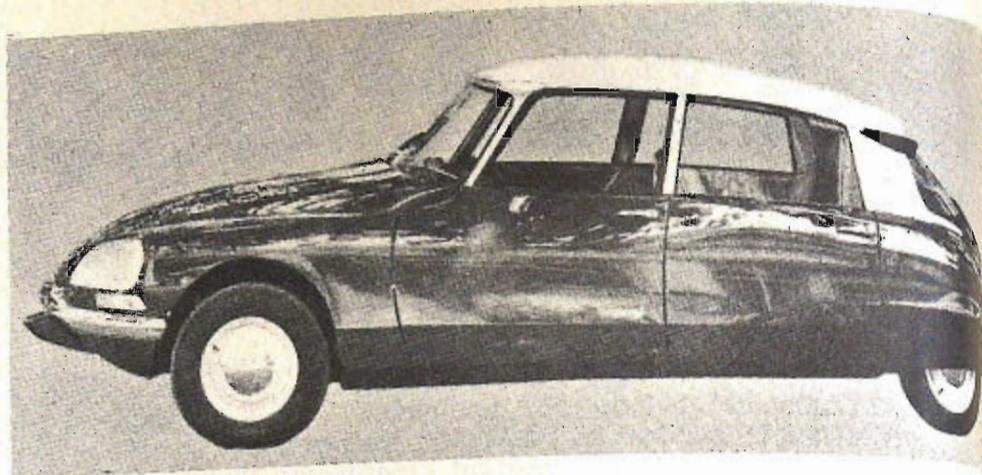
Al coste del vehículo colocado en esta situación han de sumársele los derechos arancelarios, que se calculan sobre el valor del vehículo colocado ante la

de

C  
O  
C  
H  
E  
S



EL MINISTERIO DE COMERCIO ►



Aduana, más el «ajuste» que ese tipo de automóvil o esa marca tenga señalado. Sobre la cantidad que se haya fijado como valor del coche más el «ajuste», se calculan los derechos arancelarios y sobre la suma de los derechos arancelarios más el valor del coche se calcula el Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores.

Después han de sumarse también los gastos bancarios correspondientes al pago del vehículo, los gastos del despacho de Aduana, en los que debe incluirse la comisión del agente de Aduanas, y los gastos de transporte desde el puerto o frontera hasta donde se realice la entrega del vehículo.

Los derechos arancelarios que gravan la importación de un automóvil están fijados en un 68 por 100 de su valor ante la Aduana. El Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores es de un 13 por 100. Como decimos, este Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores se calcula sobre el valor asignado ante la Aduana del vehículo más los derechos arancelarios. Por tanto, lo que hay que calcular a la hora de pagar estos derechos es un 89,84 por 100. Si a esto se le suman después los gastos que hemos mencionado más el beneficio lógico que tiene que tener el importador representante, nos encontramos con que los automóviles salen en España en una cifra muy superior al 100 por 100 de su valor colocado en frontera. Concretamente, según el escandalo que la Dirección General de Comercio Exterior tiene establecido para el cálculo del precio de venta de un automóvil de importación, había que multiplicar el valor del coche situado ante la Aduana, y una vez incorporado el ajuste, que es de un 3 por 100, por el factor 2,37.

Para ver con más claridad este asunto, nos encontramos con que un automóvil de tipo utilitario medio (alrededor de los 1.000 cc. de cilindrada), que tiene un precio, cuando menos, de 1.000 dólares en los mercados de origen, saldría en España, aplicando la nueva paridad de la peseta, es decir, 70 pesetas por dólar, al precio aproximado de 166.000 pesetas. Este sería el precio aproximado de un Opel Kadett, un 850 de la BMC, el Fiat 850 Coupé, el Ford Taunus, modelo 12 M, el Simca 1000, Renault-8, etc.

Claramente se desprende que si se pretende importar automóviles a estos precios difícilmente podrán luchar en condiciones de ventaja con los de fabricación nacional, puesto que todos los modelos similares españoles tienen un precio inferior o alrededor de las 100.000 pesetas.

A nuestro juicio, la protección arancelaria que tienen hoy los automóviles, así como el cambio que tiene la peseta, hacen, si no prohibitivo, sí muy difícil el que puedan competir con modelos similares españoles los automóviles procedentes de importación.

Si tenemos en cuenta, además, que sobre los precios que hemos señalado deben calcularse el Impuesto de Lujo, se hace fácilmente comprensible que la diferencia de los costes finales para el usuario de un coche de importación es muy superior al de fabricación nacional.

### CANTIDAD

Hasta aquí hemos hablado de que los precios a que resultan los automóviles de importación pueden competir muy poco o nada con los automóviles que se fabrican en la actualidad o modelos parecidos entre sí.

El otro factor que podría hacer competencia a la producción nacional podría ser la cantidad de automóviles que se importasen. Si se realizase una masiva importación quizá consiguiesen reducciones de precios en sus casas matrices o los importadores redujeran los beneficios que legalmente tienen señalados, al objeto de poder colocar mejor estos vehículos.

¿Cuál podría ser la cantidad para que no se sintiese la producción nacional afectada por esta importación?

### CANTIDADES DE AÑOS ANTERIORES

En 1962, 1963, 1964 y 1965 se concedieron la cantidad de 5.800.000 dólares en cada año para la importación de automóviles, de acuerdo con la siguiente distribución:

Inglaterra: 2.000.000 dólares.

Francia: 1.450.000 dólares.

Italia: 1.350.000 dólares.

Alemania: 900.000 dólares.

Suecia: 100.000 dólares.

(En el año 1965 el reparto de cupo se dividió en dos partes: una primera cantidad que se concedió a primeros de año de 600.000 dólares para Francia, Inglaterra, Italia y Alemania, y otra de 40.000 dólares concedida para Suecia. En el mes de junio se dio el resto de las cantidades hasta completar las cifras señaladas. En el año 1966 se dio una pequeña cantidad en concepto de anticipo de cupo, que después no llegó a completarse. Los cupos establecidos, pues, son por ese importe de 5.800.000 dólares anuales.)

La cantidad de automóviles que se puede importar con el importe mencionado de divisas es de alrededor de las 4.000 unidades, dependiendo del valor de las mismas en origen.

Este año 1968 se espera, si las circunstancias no varían en gran proporción a las que existen actualmente, que se matricularán coches de producción nacional sobre las 300.000 unidades. Por tanto, si se importan estos 4.000 coches con cargo a los cupos, será alrededor de un 1,33 por 100 lo que supondrán los automóviles de importación respecto a las ventas de los coches nacionales.

◀ CONCEDERA PERMISOS SIN PERJUDIC



Hemos de considerar también que si se importan estos coches, quizá descienda también la importación de los automóviles que hoy se importan como usados. Gran parte de los que hoy se importan bajo este concepto lo son precisamente en sustitución de los coches nuevos que deberían importarse con cargo a los cupos establecidos en los acuerdos bilaterales. Por tanto, aún incidirá menos esta importación en el total de gastos de divisas de los coches a importar, así como en el porcentaje total de automóviles de importación que se matriculan en España.

### QUE COCHES SE IMPORTARÁN

Los fabricantes nacionales sugieren al Ministerio de Comercio que no tienen inconveniente en que se importen 4.000 automóviles siempre que éstos se consideren como complemento de la fabricación nacional.

Quiere esto decir que, naturalmente, no desean que se importen aquellos automóviles que pueden hacer competencia directa a los que hoy se producen en España. ¿Cuáles serán estos coches?

En España vamos a producir próximamente una gama de automóviles que abarca desde los 767 hasta los 1.500 cc., por un lado, para pasar después al Dodge, con 3.687 centímetros cúbicos.

Hay, pues, una gama media sin cubrir por la producción nacional, que va desde la potencia del Seat 1500 a la del Dodge, para después sobrepasar la que tiene el coche fabricado por Barreiros Diesel.

A nuestro juicio, los coches que podrán importarse dentro del concepto de complemento de la producción nacional, serán todos aquellos que tengan alrededor de los 2.000 cc. de cilindrada, de los que en los distintos países suministradores existe una gran variedad de gamas y modelos.

También con potencias superiores a la del Dodge existe otra serie de automóviles que pueden considerarse como complemento de la producción nacional. Pero al ser coches lujosos, por regla general, no se importarán en gran cantidad.

Los que sí podrán importarse, y suponemos que tendrán una gran aceptación entre el público serán los modelos deportivos o especiales, de los que existe también una variedad sumamente interesante entre los producidos por las fábricas europeas que pueden suministrarnos los mencionados automóviles. Estas versiones deportivas especiales podrían ser de cualquier potencia, por cuanto que, realmente, en España sólo existen en estos momentos el Seat Coupé. Dado el precio que este automóvil tiene en el mercado español y los precios que tendrían las versiones extranjeras de los diferentes tipos deportivos, no creemos sea tampoco ninguna competencia la que estos coches pudieran hacer a la producción nacional. Sería un complemento de la misma.

### IMPUESTOS

Hemos dejado para el final hablar de los impuestos que tienen los automóviles de importación y la diferencia con los nacionales. Al importarse automóviles, éstos serán de cilindrada grande normalmente, para que puedan competir en parte con la producción nacional. El Impuesto de Lujo será pues quizá, en todos los casos, del 22 por 100. El Impuesto de Tenencia y Disfrute del Automóvil, así como el de Circulación, serán siempre calculados teniendo en cuenta la potencia de los automóviles.

Fero el impuesto que grava concretamente los automóviles de importación de una manera señalada es el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, al considerar a los automóviles de importación como un signo de renta gastada computable en un 50 por 100 más que para los coches nacionales.

Las personas que, digamos, pudiesen sentir temor por lo que supone el cálculo del Impuesto sobre la Renta no comprarán de ninguna forma estos automóviles, que siempre supondrán, a la larga, tener que pagar más al Fisco.

### VENTAJAS DE ESTA CONCESION DE LICENCIAS

Los importadores de automóviles estaban atravesando una grave crisis, como consecuencia de la no existencia de mercancías para vender. Talleres de servicio que mantenían estos representantes estaban cerrándose y, en algunos casos, no se cerraban por prestigio, pero siempre quizás perdiendo dinero. Atravesaban una aguda crisis que sólo la importación de un número importante de automóviles puede salvarles.

La concesión de licencias puede suponer, asimismo, un ensayo previo para la liberalización de los automóviles. Cuando nuestras autoridades se den cuenta de que quizás los automóviles que se venden en España procedentes de importación sean una cifra muy baja, no tendrán inconvenientes, en años sucesivos, de estudiar con interés y quizás llegar a la conclusión de liberalizar estos automóviles.

Con las importaciones que ahora se concedan y las que en el futuro podrán concederse se acabará, asimismo, en parte, la especulación que existe sobre determinados tipos de automóviles. A nadie le interesa que siga un mercado negro como el que todavía existe, motivado por la escasez de ciertos tipos o modelos de automóviles de importación. Hay que evitar, en la medida de lo posible, el escándalo que supone el que haya automóviles cuyo precio, según escandalos, sea de 300.000 pesetas y, precisamente por esa escasez de que hablamos, se vendan en el doble cuando menos.

La importación supondrá, en suma, una medida beneficiosa.

AUTO REVISTA

# CAR A LA PRODUCCION NACIONAL

# EL TELEFONO EN EL AUTOMOVIL

Las exigencias que la vida moderna impone a las personas y empresas, originan la necesidad de disponer de medios de comunicación rápidos, flexibles y eficaces en magnitud superior a lo que las redes convencionales pueden ofrecer.

Esto ha movido a la Compañía Telefónica a pensar en una red radiotelefónica móvil que, permitiendo su conexión a las redes físicas, conserve la eficacia de estas últimas e incorpore a ellas su sustancial movilidad, dotándolas así de las tan deseadas características de rapidez y flexibilidad.

El estado actual de la técnica de radiocomunicaciones y en especial la incorporación a la misma del uso del transistor, sumada a las mejoras introducidas en los equipos, hacen factible abordar de nuevo este problema con indudables posibilidades de éxito.

En una primera etapa está prevista la implantación de estas redes en cinco ciudades, que por sus características directivas, industriales o turísticas más urgentemente acusan su necesidad. Estas ciudades son: Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia y Sevilla, estando prevista su posterior instalación en otras para acabar en última etapa abarcando todo el área nacional.

## CLASES DE REDES Y SU CONSTITUCION

Dos son los tipos de redes móviles que la C. T. N. E. instalará:

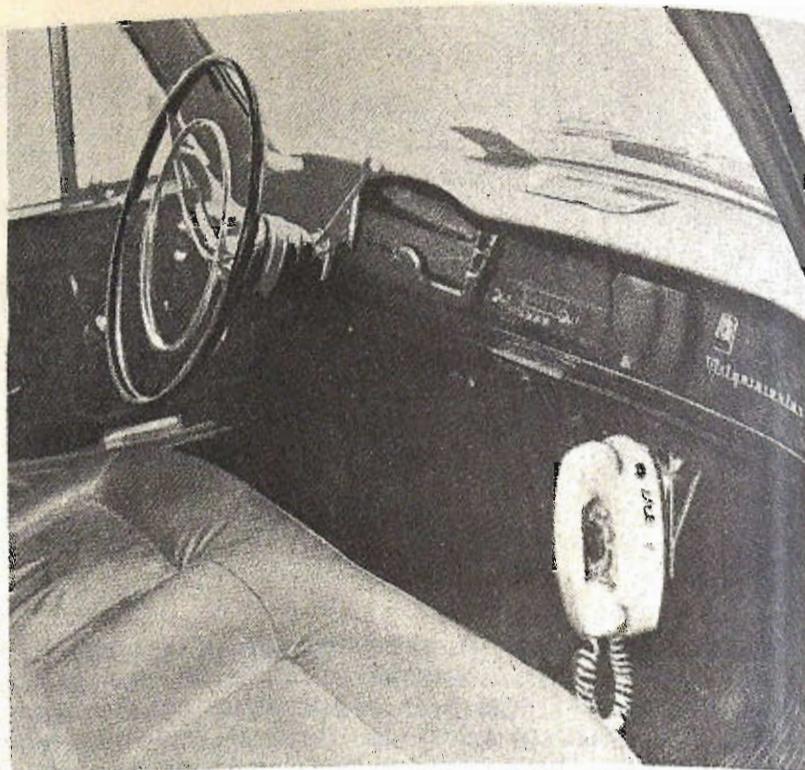
Redes Móviles Manuales.—Redes Móviles Automáticas.

Cada red estará formada por una estación transmisora fija y varias receptoras, cuya señal recibida es seleccionada automáticamente por un equipo especial que solamente elige la mejor para su envío a la línea del abonado fijo.

La elección de los emplazamientos para estas estaciones ha sido hecha a partir de los resultados de las pruebas de propagación efectuadas en 1965-66 en Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia y Sevilla con un equipo emisor-receptor fijo de 50 vatios de potencia radiada, situado en diversos puntos elegidos estratégicamente y un emisor-receptor móvil de 10 vatios de potencia radiada, los cuales han conducido al establecimiento de las redes en la siguiente forma:

Madrid y Barcelona: Una estación emisora de 250 vatios en antena y cuatro estaciones receptoras.

Bilbao, Valencia y Sevilla: Una estación emisora de 250 vatios en antena y tres estaciones receptoras.



## PLAN DE NUMERACION

Tanto las redes manuales como las automáticas entran en un mismo plan de numeración que está concebido con carácter nacional.

Cada abonado móvil tiene bajo el punto de vista de código radio-eléctrico su propio número de cuatro cifras que no se repite en ninguna otra parte. La numeración escogida es compatible con la numeración normal de los abonados a la red telefónica española.

Cuando se desee llamar a un abonado móvil es necesario conocer su número de llamada de cuatro cifras y la ciudad donde se encuentra.

En Madrid estos números estarán comprendidos entre el 217 90 00 y el 217 99 99, y en Barcelona del 214 80 00 al 214 89 99. Para los abonados con carácter automático nacional, que les permite utilizar cualquier red automática, la numeración estará compuesta por las tres primeras cifras de la ciudad en que se halle, el dígito 7 como cifra de los miles y las tres últimas cifras que, con el 7, forman su propio número de código.

# TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)



## POR 24.936 PESETAS DE ENTRADA Y 3.316 PESETAS AL MES

(incluidos todos los impuestos) podrá Vd. ser propietario de un coche de nuestra prestigiosa  
Marca SEAT.

## SOLICITE INFORMACION Y PRUEBAS A NUESTRO DEPARTAMENTO DE VENTAS

# LOS CONDUCTORES A ANALISIS

Estudios realizados por la Universidad de Michigan y los servicios de tráfico de California.

Sabemos que los accidentes de tráfico no suceden porque sí sino que más bien son incidentes motivados, por lo común, por un fallo humano. Consideremos algunas de estas deficiencias en el conductor.

El conductor no puede ignorar las reglas más elementales para manejar el vehículo. Mucha gente no admite el virtual riesgo del tráfico o la forma de prevenir los accidentes. Algunos conductores son descuidados en cuanto a muchas reglas de seguridad, señales y métodos o costumbres.

Otros conductores no prestan la suficiente atención a una particular situación de peligro. La fatiga, la enfermedad, ciertos medicamentos o el alcohol, pueden retardar la reacción del conductor. Los trastornos emocionales, angustias y preocupaciones pueden tener igual efecto.

Sin duda alguna, la personalidad del sujeto y las actitudes que se adoptan ante diversas circunstancias en el conducir son más importantes. Los conductores tienden a mostrar su inseguridad, agresividad o timidez en diversas ocasiones.

Sin considerar estos posibles fallos en la conducción, no todos los conductores tienen accidentes. Muchas personas conducen durante años sin verse implicados en un accidente y sin cometer ninguna infracción de las leyes de tráfico. Por su parte, otras personas tienen frecuentemente accidentes o infringen las leyes de tráfico.

En California se ha comprobado, analizando 94.935 informes de conductores, que en un período de tres años, el 86,07 por ciento de los conductores no habían tenido ningún accidente, y el 58,73 por ciento no había cometido ninguna infracción a las normas de tráfico.

También quedó comprobado en este mismo estudio que existe una evidente relación entre el número de infracciones que figuran en el expediente de un conductor y el número de accidentes que es probable que éste tenga. En otras palabras, los conductores de cuyas infracciones de tráfico se tiene conocimiento son más propensos a los accidentes.

Un sistema de control determinado permite identificar a muchos conductores, llamémosle incorrectos. En California, alrededor del tres al cuatro por ciento de la gente que conduce es objeto de atención y ello puede considerarse como un problema para los Servicios de Tráfico.

En los estudios de las técnicas empleadas para resolver los problemas planteados por conductores dudosos o negligentes, se ha comprobado que, como grupo, tienen señaladas características distintas a las de los conductores normales.

## ESTUDIO EN LA UNIVERSIDAD DE MICHIGAN

En la Universidad de Michigan se analizaron las características personales de un grupo experimental de 4.216 conductores dudosos. Este grupo, con un buen número de accidentes e infracciones a las leyes de circulación, fue indentificado para mejorar el índice de conducción por el Servicio de Conductores de la División de Michigan. El grupo experimental de conductores dudosos, tenía las siguientes características:

—Casi la mitad (48 por 100) eran solteros.

—Sólo el 4 por 100 de los conductores eran mujeres, aunque se calcula que alrededor del 31 por 100 de los conductores de Michigan son mujeres.

—El promedio de la edad en este grupo era de 31 años, mientras que la edad media de los conductores en general es de 36 años. Un total del doce por ciento está comprendido entre los 18 y 19 años. El 41 por 100 no llegaba a los 25 años y el cinco por ciento tenía 65 años de edad o más.

—Al igual que en el cómputo de conductores en general, casi la tercera parte de los conductores dudosos estaban

comprendidos en los grupos de edad de 18 a 19 años y de 20 a 24.

—El 62 por 100 de estos conductores no habían alcanzado el grado de enseñanza media.

—La experiencia media en el volante era de doce años.

—El 63 por 100 de los conductores se agrupaban en tres profesiones: jornaleros, trabajadores especializados de la industria y transportistas, entre los que incluimos a los viajeros.

—Encuadrado el número de conductores por las distancias recorridas, tenemos aproximadamente que el 55 por 100 de estos conductores dudosos conducían menos de mil millas por mes, aproximadamente 1.600 kilómetros. Ello implicaba el que las infracciones y los accidentes registrados no eran debido al hecho de conducir un número de kilómetros considerablemente mayor que el promedio de conducción general.

## OTRO ESTUDIO

El Departamento de Vehículos de Motor de California realizó también un estudio sobre 4.081 casos de conductores negligentes. Se descubrieron originales características de los mismos. Según la ley vigente en el Estado de California, se considera conductor negligente a aquel que en su ficha de conductor muestra una infracción cuyo índice es de cuatro o más puntos en doce meses, seis o más en 24 meses u ocho o más puntos en 36 meses. Cada infracción de las leyes de tráfico que implique riesgo de seguridad de un vehículo de motor, y cada accidente en que el conductor sea juzgado responsable por el departamento, cuenta un punto. Los descuidos, la embriaguez, los encontronazos y las carreteras, así como conducir bajo suspensión o revocación del permiso de conducir, cuentan el doble.

Veamos algunos hechos generales acerca de los conductores negligentes en California:

—La edad media era de 26 años y medio. Esto contrasta con la edad media de 39,1 en la población de conductores en general. Más del 20 por 100 eran menores de 21 años; sólo el 1,6 por 100 pasaba de los 60 años.

—Las mujeres constituyeron sólo el 3,5 por 100 de los casos en estudio. Este porcentaje contrasta vivamente con el 3,6 por 100 de la población de conductores femeninos.

—Los conductores profesionales y similares constituían el 26 por 100 del grupo, mientras que los obreros y comerciantes y otras ocupaciones comprendían alrededor del 45 por 100. Comparando los conductores negligentes agrupados en profesiones se comprobó que uno de cada cuatro conductores negligentes se contaban entre los obreros especializados.

—Alrededor del 28 por 100 declararon que habían conducido diez mil millas al año o menos (16.000 kilómetros aproximadamente); el 62 por 100, veinte mil millas o menos; más del 30 por 100 de los conductores formaban el grupo de más de cincuenta mil millas (80.000 kilómetros). Se sacó la conclusión de que los conductores negligentes, como grupo, conducen anualmente más millas que aquellos que pueden llamarse conductores normales.

—La edad más propensa para la negligencia, son los 20 años, aunque éstos representen un 8 por 100 del porcentaje.

—Aunque el 20,5 por 100 de estos conductores tenían menos de 21 años, solamente el 6,6 por 100 de la población conductora está comprendida en esa edad. Por otra parte, en el otro extremo de la distribución de edad, había sólo en el grupo a estudiar un 5 por 100 de más de cincuenta años de edad, mientras que esta edad constituye el 24,1 por 100 de la población conductora.

En conclusión, puede establecerse que los infractores habituales son más bien jóvenes, disminuyendo la cifra conforme la edad aumenta. Los estudios realizados sobre mujeres conductores indican que cometen menos infracciones y accidentes que los hombres. Esto no quiere decir necesariamente que las mujeres son mejores conductores, ya que no se calcula el factor de los kilómetros recorridos en un año.

# LA TERAPEUTICA DE LA CIRCULACION

## EL URBANISTA

La expansión del hombre en las ciudades depende estrechamente de las posibilidades de contacto que le son ofrecidos. Un sistema de transporte eficaz que facilite al máximo los desplazamientos y las comunicaciones entre las personas les permitirá un mejor desarrollo intelectual económico, cultural y social. Las aglomeraciones deben ser concebidas y organizadas con este objeto.



## LOS RESPONSABLES DE LA CIRCULACION

Ensayan como pueden retardar la aplicación de la multa. Moviéndose dentro de los estrechos límites de una reglamentación antigua, deben asegurar a la vez, las necesidades de circulación de todo orden: trabajos, negocios, compras, paseos... Se agrava el servicio porque cada vez deben reservar mayores superficies a los garajes, impidiendo el aparcamiento. El problema para ellos es insoluble. Ya es tiempo de programar una nueva reglamentación y hacerla respetar.



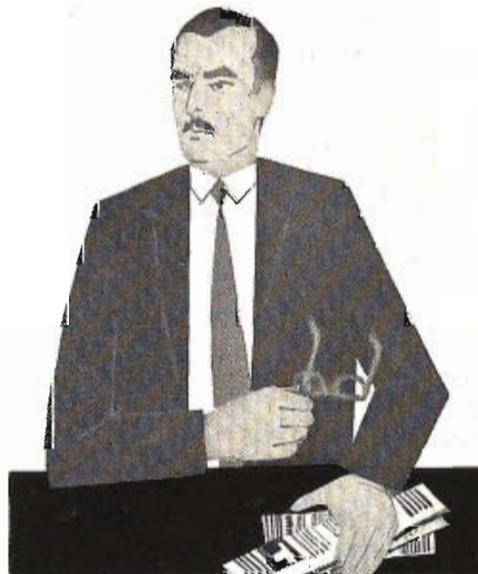
## EL DIRIGENTE

Puede ejercer una influencia directa sobre las corrientes de circulación más violentas; sobre los transportes a domicilio que provocan los embotellamientos en la circulación y hacen perder tanto tiempo. Su contribución residirá en el escalonamiento de las horas de trabajo, en diferenciar las horas de apertura de los organismos, de los bancos, de las tiendas, de los talleres, de las escuelas. Los horarios bien calculados deben impedir que todo el mundo se precipite a la calle en el mismo momento y que los medios de transporte se encuentren sobrecargados.



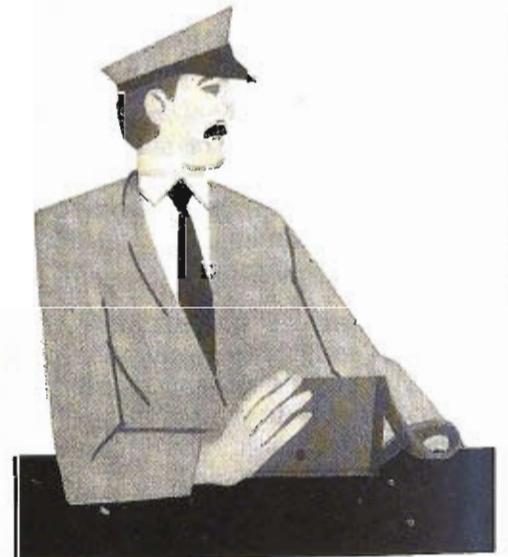
## EL VIAJERO

Se trata de todos nosotros: automovilistas, conductores de camiones, o de autobuses, viajeros de transportes en común, motoristas, ciclistas o peatones. La carretera es nuestra arteria de importancia vital. El bloqueo de las ruedas, nos bloca; una circulación defectuosa nos enferma y nos paraliza toda la economía. Nosotros, hombres de hoy y del mañana, ¿por qué vivimos en un régimen de circulación que data de «ayer»? ¿Qué esperamos? Debemos adaptar la circulación a las condiciones de la vida moderna.



## EL HOMBRE POLITICO

Mantener la vitalidad de la ciudad, por una circulación ordenada y fluida, se ha convertido en un postulado político. Sin embargo cada vez se paraliza la circulación en mayor grado. Es urgente promulgar las leyes para reorganizar la circulación y los transportes en las ciudades y asegurar la financiación de los trabajos necesarios.



## EL TRANSPORTISTA

Cada mañana y cada tarde, la misma miseria: los desplazamientos domicilio-trabajo son cada vez más inciertos. Para asegurar normalmente el transporte de personas hace falta que rueden los «transportes en común». Es preciso por tanto reglamentar la circulación, descongestionar las grandes arterias de estacionamientos, dar prioridad a los transportes esenciales y ejecutar rápidamente los trabajos indispensables tanto en la superficie como en los subterráneos.

## EL MEDICO

Los embotellamientos crecientes en la circulación en las ciudades representan una amenaza muy seria para el progreso social y la salud pública. El diagnóstico es desastroso: contaminación del



aire, ruidos irritantes, sobreexcitación del sistema nervioso, reducción del tiempo consagrado a sí mismo, incesante número de víctimas por accidente. PARA NUESTRA SALUD: CANALICEMOS LA CIRCULACION EN LAS CIUDADES.



#### EL INDIVIDUALISTA

Está acostumbrado a utilizar a voluntad su coche personal para todos sus desplazamientos. Cuando no había más que algunos miles de privilegiados, podían andar a sus anchas. Pero ahora centenares de miles y millones de autos se comportan como transportes unipersonales. ¿Podrá continuar este régimen durante mucho tiempo? Es preciso llegar a una mejor utilización de las carreteras y transportar mayor número de personas ocupando el menor número de plazas. Se debe conseguir un equilibrio razonable entre la circulación individual y los transportes esenciales.

## TALLERES AMARA



### SERVICIO

#### SERVICIOS:

- Taller de reparación todas marcas.
- Comprobación y puesta a punto electrónica a motores.
- Alineación de direcciones.
- Equilibrado de ruedas.
- Lavado.
- Engrase.
- Carga de baterías.
- Venta turismos FORD.
- Piezas de repuesto FORD, de origen.

Talleres y Oficinas:

Calle Amara, 26

Teléfono 22239

SAN SEBASTIAN

# CASA DEL TURISTA

## ARTICULOS DE VIAJE

Legazpi, 6

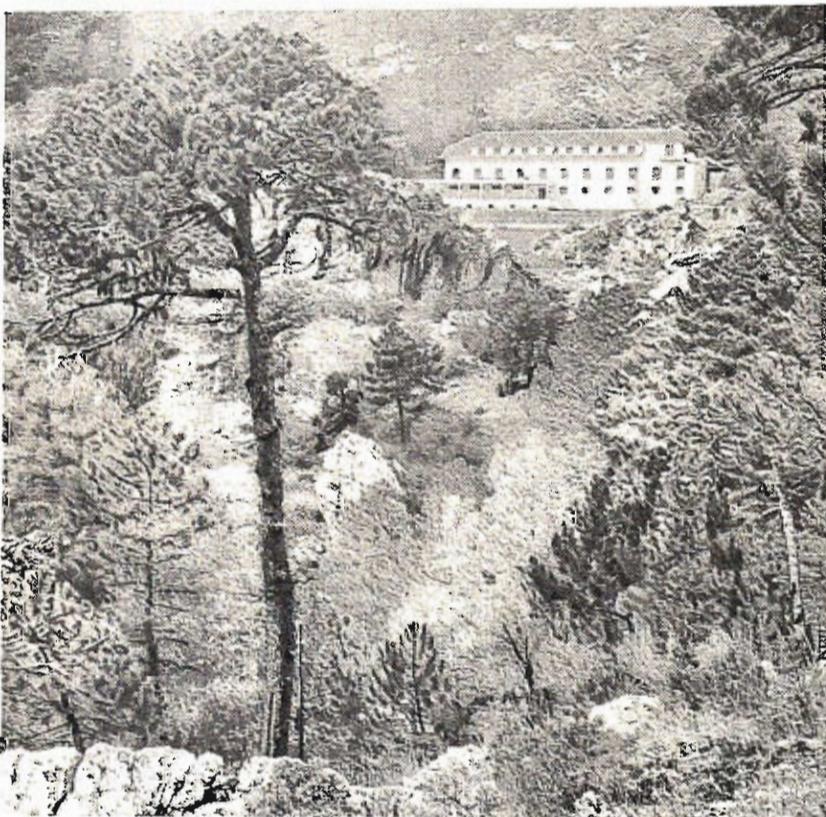
SAN SEBASTIAN

# COTO NACIONAL EN LAS SIERRAS DE CAZORLA Y SEGU

La bellísima sierra de Cazorla atraviesa por su extremidad oriental la provincia de Jaén de Noroeste a Suroeste. Y en el centro de su ladera de Poniente se encuentra la ciudad que le ha dado su nombre.

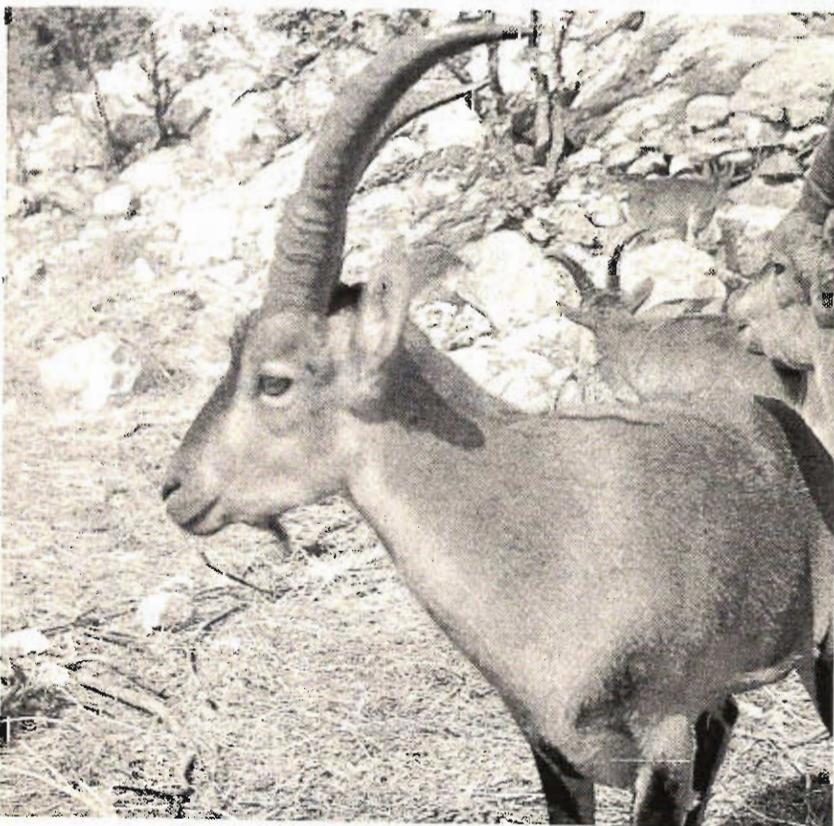
La pintoresca y bella población modelo de cuidado y limpieza, está situada al pie de la PEÑA DE LOS HALCONES y frente al CERRO DEL CASTILLO. Dividida por el río Cerezuelo y no lejos, en maravilloso lugar nace o se forma el más andaluz de los ríos: EL GUADALQUIVIR.

Sobre Cazorla y su Sierra han soplado muchos y variados vientos;



Parador Nacional «El Adelantado» en Sacejo.

Macho de cabras montesas (Capra Hispánica)



unos, en pos de su larga e interesantísima Historia, y otros en el caprichoso mudar de la rosa de pétalos cardinales.

Los romanos, cual solemnes y definidores, llamaron a esta tierra por su riqueza en plomo argentífero, MONS ARGENTARIUS. Y Plinio localizó por esos montes de plata el SALTUS TUGIENSIS, LA CIUDAD DE TUGIA o TOYA.

Cazorla fue la antigua CARCESI, sede episcopal de San Hesiquio.

Pero vamos a dejar su interesantísima historia y decir algo, muy poco, de la Sierra de Cazorla y Segura como magno lugar de caza mayor, donde se encuentra el Parador Nacional del Turismo —EL ADELANTADO—, precioso lugar para un descanso y de paisajes sorprendentes entre los que se encuentra EN NACIMIENTO O FORMACION DEL RIO GUADALQUIVIR.

Para ello vamos a limitarnos a transcribir lo que se dice con singular acierto en un folleto ilustrado del Ministerio de Agricultura - Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial.

«Amigo cazador, compañero cazador, bien venido al COTO NACIONAL DE LAS SIERRAS DE CAZORLA Y SEGURA. Si ya eres veterano, tu vuelta justifica nuestro saludo de bienvenida y a un mismo tiempo nos evita toda presentación, pues entre sierra y montero alienta ya un amistoso compadreo; si, por el contrario, es la primera vez que traspones la entrada del coto, no está de más que te digamos algunas cosas de

## JABALI, GAMA,

quien va a ser tu anfitrión, tu camarada y tu amigo durante unos días de alegres emociones.

Tan pronto pases la barrera que da entrada al coto, debes disponer el ánimo a la sorpresa y al asombro continuados, y nada más lejos de nosotros a la hora de la presentación que el ponderar con exceso lo que tus ojos descubrirán con entusiasmo aquello que por ti mismo apreciarás y llegarás a querer hasta el regreso, la vuelta a ese parador «El Adelantado» y a esas Sierras.

En el vasto, dilatado, espléndido recinto del COTO, que se extiende a través de un frente de 15 a 20 kilómetros de anchura por 50 de pro-

Grupo de capras hispánicas (Cabras montesas)



# URA

Por el  
MARQUES DE SANTA MARIA DEL VILLAR

fundidad, se encierra todo un mundo maravilloso, que es resumen de ese otro que dejas a tus espaldas. En las Sierras de Cazorla y Segura, dentro de esos límites se brindan al montero insospechadas posibilidades. En sus dominios nace el Guadalquivir y por ellos discurre hasta quedar momentáneamente aprisionado en el embalse del TRANCO DE BEAS, que es una mar chica creada por la mano del hombre, en cuyo centro se yergue la isla de la Cabeza de la Viña. El Guadalquivir recibe las aguas del Borosa y del Aguamula, y este último, las del Aguamulilla y arroyo del Hombre, todos ellos ríos trucheros

También ronda por valles y desfiladeros el río Guadalantín. Y en todas esas aguas, si ya la pólvora dio el resultado que soñabas, puedes disfrutar de ese deleitoso deporte que es la pesca, una de las formas más inocentes que hay para estar en gracia de Dios y en paz con uno mismo.

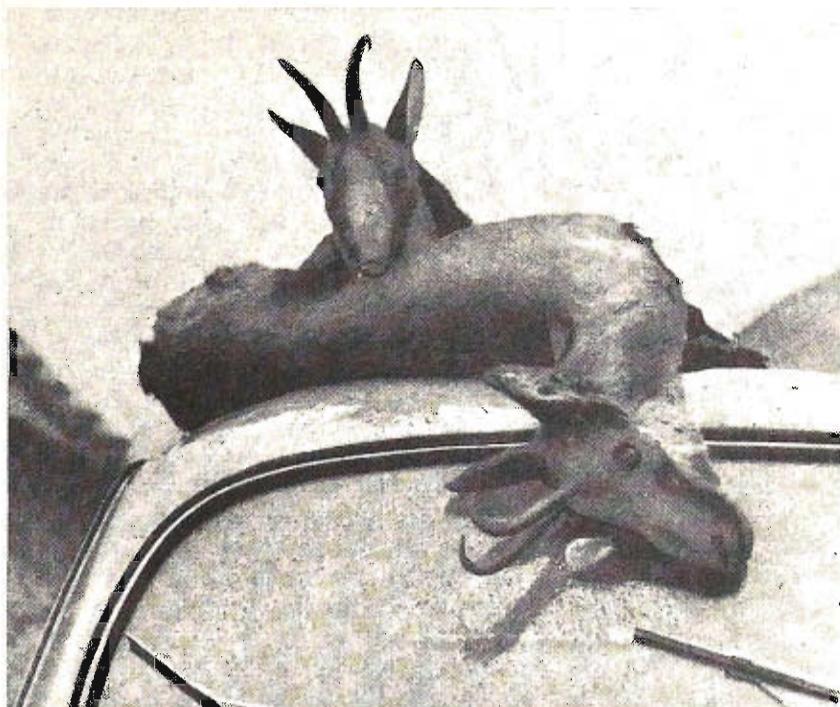
En estas sierras, se alza la mole de Las Banderillas, con sus dos mil metros de elevación, y el Tranco del Perro, al que hay que ascender a través de 42 curvas cerradas, y la sima del Pinar Negro, de profundidad inexplorada, y las cuevas del Pozo Manquillo de varios kilómetros de recorrido.

Y luego, el bosque, los bosques, de pinos, sabinas, enebros, robles, encinas, madroños, chopos, agracejos, cornicabras y lentiscos; la penetrante fragancia de las plantas serranas, espliego, romero, tomillo, mejorana, orégano y la variopinta gracia de los helechos, bruscos, jazmi-

## CORZO, CIERVO Y

nes, lirios, y esas flores blancas y rosas que son LA VIOLA CAZORLENSIS, EL EDELWEIS del mediodía español, que muy bien puede ser el símbolo de los monteros que, como tú ahora, han disfrutado en este COTO.

No vamos a llenarte la imaginación de literatura, porque tú has venido a cazar o a pescar, o a gozar de paisajes y panoramas. Pues bien, amigo cazador o turista en general; en esas tierras por donde corre el astuto zorro y el fecundo conejo, y a cuyos árboles trepa la ardilla y por cuyos cielos vuelan majestuosos alimoche, quebrantahuesos y águilas reales o surcan ligeras la brava perdiz y la inocente tórtola la ansiada existencia y la deseada presencia de seis especies: LA CAPRA HISPANICA —CA-



BRA MONTESA—, EL MUFLON, EL JABALI, EL GAMO, EL CORZO y EL CIERVO. Después de esto, ¿qué más podemos decirte?

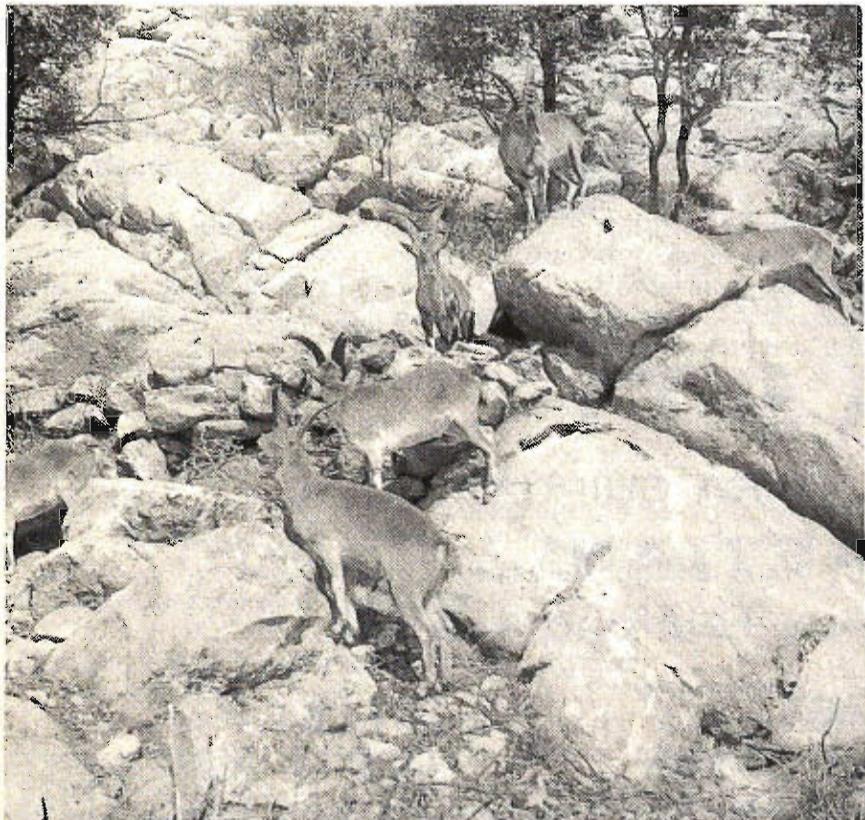
Ahora, amigo cazador, eres tú quien tiene la palabra. Los caminos están libres, el Parador Nacional y las casas forestales dispuestas, el «jeep» a punto, los caballos impacientes y los guías a tus órdenes. Todo está preparado en el COTO NACIONAL DE LAS SIERRAS DE CAZORLA Y SEGURA, para la aventura cinegética de los buenos monteros y para el reposo, la admiración, el paseo y la excursión del turista. Entra, pues, en este mundo de maravilla y, junto con la bienvenida, te deseamos buena suerte. Y, eso sí, esperamos que este folleto sea tu guía para tu regreso de veterano y tu amigo fiel a la hora del recuerdo.»

## CAPRA HISPANICA

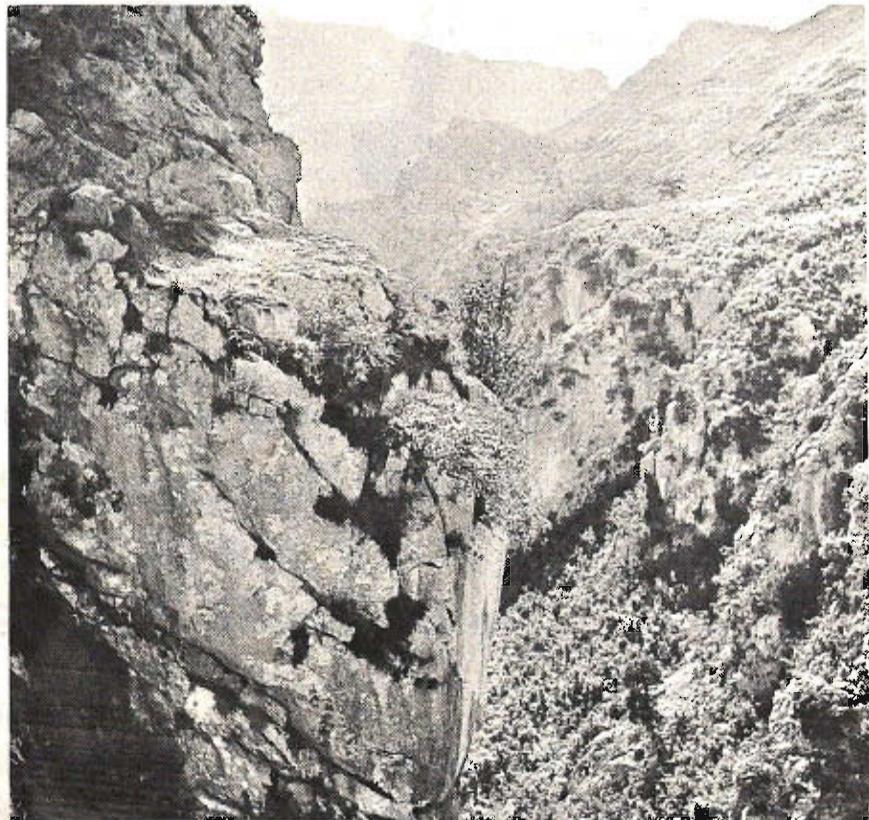
Esta folleto se queda corto, esas Sierras son una joya, son una maravilla, son LA SUIZA ANDALUZA, LA CAZORLA SUIZA.

Los recorridos en jeep, en caballerías, andando, son una hermosura; son variadísimos, las riberas del Guadalquivir por el Puente de la Reina Católica y las de otros ríos, ¡ideales. Y para terminar estas notas, diremos que nosotros, unos enamorados de los Picos de Europa desde 1896, deseamos, soñamos con poder volver a esa Sierra de CAZORLA y SEGURA en cualquier época, pero, sobre todo, en otoño, invierno y en esa primavera que se nos presenta toda ella cual jardín florido y perfumado.

Capras hispánicas en los riscos.



Cuenca del río Guadalquivir a poco de su nacimiento,



# LA GUIA ALIMENTICIA DEL CONDUCTOR

Por el Dr. ANDRÉ SOUBIRAN  
Presidente del Automóvil Club de Francia



¿Qué es preciso comer antes de la salida para sentirse en plena forma? El Dr. Creff, médico de nutrición de los equipos olímpicos, se ha ocupado de este problema en su «Guía alimenticia del deportista», y lo que aconseja a los conductores de rallye sigue siendo bueno, con algunas correcciones, para todos los automovilistas.

«Sobre un total de 3.000 calorías que nos parecen suficientes es preciso —escribe— que 600 sean de origen proteico, en lugar de 450 que lleva la ración standard. Las 150 calorías proteicas complementarias pueden aportarse por jamón simplemente, salchichón (carne desecada), queso duro o huevos.»

En lenguaje menos científico, esto significa que el automovilista que va a tener que cumplir una larga etapa no debe contentarse con una simple taza de café con leche o de té y una rebanada de pan con mantequilla, el desayuno nacional.

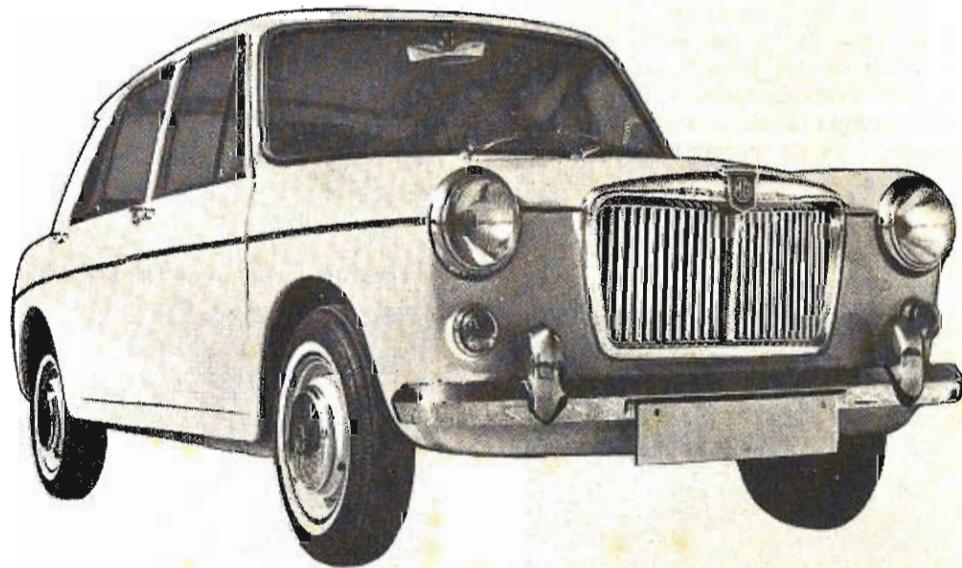
Ahora bien, según un estudio establecido por unos dietéticos canadienses, la composición del desayuno tipo ideal, para una ración cotidiana de 3.000 calorías, debe representar un cuarto de esta ración, o sea, 750 calorías y comprender 25 gramos de proteínas.

En consecuencia, conviene elegir el típico desayuno, anglosajón: rabanadas de pan y bollos, mantequilla, confitura o miel, una loncha de jamón magro o de ternera asada fría o dos huevos, el café o té asegurando el simpático latigazo que nuestro sistema nervioso necesita al despertar.

Este desayuno le permitirá conducir sin dolor de estómago hasta la hora de la comida. Su conducción será más agradable y, sobre todo, más segura, pues el bajo índice de azúcar en sangre, que se traduce en una sensación de hambre, disminuye rápidamente la atención y altera los reflejos.

## ¿BOCADILLOS O RESTAURANTE?

Para la comida durante el camino tendrá que elegir entre los bocadillos tomados durante la marcha o la comida en el restaurante.



**MORRIS**



## J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

**SAN SEBASTIAN**

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

**IRUN**

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

**ZUMARRAGA**

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

**EIBAR**

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



Lo primero no es aconsejable, incluso si los bocadillos son de pan blando, carne asada o jamón, porque se pierde la ocasión de disfrutar de un ligero descanso necesario después de haber recorrido cierto número de kilómetros.

### LA FATIGA

Unas encuestas recientes llevadas a cabo por el Organismo Nacional de Seguridad Vial han demostrado que en los conductores que han recorrido más de 200 kilómetros en la misma jornada el porcentaje de accidentes ha incidido una vez y media más que en los conductores que habían recorrido menos de 50 kilómetros.

Según estas mismas encuestas, la fatiga se manifiesta claramente después de un trayecto de más de 300 kilómetros y aparece ya a partir de los 200 kilómetros. Acortar los largos trayectos con varias paradas no es nunca tiempo perdido para lograr una aceptable «media». En la época en que la infantería era la reina de las batallas, las pausas de 10 minutos después de 50 minutos de marcha aumentaban considerablemente el rendimiento de las etapas diarias.

La abundante comida, si bien proporciona muchas calorías, es uno de los principales factores de la inseguridad vial. Al levantarse de la mesa, a veces se está «alegre», a veces con somnolencia y perturbados los reflejos, puede encontrarse frente a un árbol o chocar con un coche que conducía, quizá, un inofensivo bebedor de agua.

### EL ALCOHOL

Si por haber bebido más de la cuenta se ve implicado en un accidente, no olvide que probablemente será sometido a las terribles indiscreciones de los análisis y a sus consecuencias judiciales.

Pero si Vd. sólo ha bebido moderadamente durante la comida, afronte la prueba sin inquietud.

Los análisis —el alcohol test en Francia— revela la presencia de alcohol en sangre a partir de 0,8 por 1.000, pero ya a partir de 0,5 por 1.000 (o sea, medio gramo de alcohol por litro de sangre), la mayoría de los conductores presentan tiempos de reacción aumentados, refle-

jos menos rápidos y menos coordinados, una visión estereoscópica y periférica disminuida y molestias ópticas que hacen más peligrosa la conducción nocturna.

Desconfíe, pues, del pastelillo de campo que no se encuentra en la capital, de las perdices trufadas o de la tarta. La digestión laboriosa y la somnolencia no son buenos amigos del conductor.

Entre el ascético sandwich, estrictamente mojado de té o café de su termo, y la copiosa comida regional, elija mejor las comidas tipo establecidas según los dietéticos del Instituto de Higiene Alimenticia; se sirven en varios restaurantes de las grandes carreteras. Cosas crudas, un asado acompañado de legumbres, queso, fruta y solamente un vaso de vino. Eso es lo que le permitirá rodar con el estómago ligero y despierta la mente.

A media tarde aproveche una parada para tomar una taza de té o de leche acompañada de galletas secas o tostadas con mantequilla y mermelada.

A falta de esta verdadera merienda, calme sus eventuales vacíos de estómago masticando pasas y almendras o bien tomando terrones de azúcar o una pastilla de chocolate.

Para la cena, si Vd. ha llegado al final de su viaje, todas las golosinas, así como los buenos vinos, están autorizados y puede adoptar con perfecta tranquilidad de espíritu su revancha gastronómica. Si no es así, si tiene que continuar el viaje, se impone la misma prudencia que a la comida: minuta ligera y poco alcohol.

### PARA VER MEJOR: LOS ARANDANOS

En otoño e invierno la noche llega rápidamente, y, desde el crepúsculo, nuestros ojos se adaptan mal a la oscuridad: la agudeza visual disminuye. Incluso entre aquellos en que la visión diurna es absolutamente normal se produce alguna miopía.

Para los rallyes de noche, el Dr. Creff aconseja, «aunque sus efectos preventivos de astenia ocular no estén bien probados», tomar cotidianamente, durante la quincena que precede, a la carrera una cápsula de 100.000 U. I. de vitamina A sintética. Se puede sustituir la vitamina A sintética por zanahoria cruda rallada o, al ejemplo de los aviadores ingleses de la última guerra para sus vuelos nocturnos, por mermelada de arándano, que existe también en las farmacias bajo forma de extracto de Arándano.

El café, nadie lo duda, es un buen estimulante, pero, atención, si Vd. continúa sintiéndose cansado, no insista. Deténgase y descanse algunos minutos. Es mejor que ponerse en un peligroso estado de nerviosismo ingeriendo varias tazas.

Elimine, absolutamente, desde luego, los productos químicos diversos, que le hacen gastar de una sola vez, sin que se dé cuenta, sus reservas nerviosas, dejándole, a continuación totalmente desprovisto y dispuesto por completo al «breakdown». Desconfíe sobre todo de la asociación alcohol-droga o de la asociación alcohol y tranquilizante. Corre el riesgo de un estado de sobreexcitación o de un amodorramiento tanto más peligroso cuanto imprevisto.

### CIGARRILLOS

Hablemos finalmente del cigarrillo. Sepa que el óxido de carbono producido por la combustión de un paquete de cigarrillos representa un riesgo real de intoxicación y somnolencia. Claro que no fumará seguidos los veinte cigarrillos de un paquete pero recuerde, de todas formas, que algunos cigarrillos pueden bastar para disminuir su agudeza visual y la rapidez de sus reflejos. Fume, pues, con moderación y establezca dentro del coche corrientes de aire.

Es fácil pensar que estos consejos llenos de buen sentido no transformarán nuestros viajes en jornadas de placer. Indudablemente, Vd. oirá decir a miles de personas: «¡París-Niza! Yo lo hago a una media de 90 kilómetros en 10 u 11 horas sin pararme, salvo para repostar. No es peligroso. Lo he recorrido 10 veces.»

Diez veces, en efecto, en que la Providencia le ha protegido de la catástrofe al conductor que comenzaba a tener sueño o que, nervioso, se arriesgaba.

La higiene, hasta en automóvil, no es solamente una ciencia, es también una sabiduría. George Sand decía: «El arte de viajar es la ciencia de la vida.»



# BANCO GUIPUZCOANO

FUNDADO EN 1899



CAPITAL (totalmente desembolsado) ..... 253.882.500 PTAS.  
FONDOS DE RESERVA ..... 460.000.000 "

CASA CENTRAL; Avenida de España, 21 - **SAN SEBASTIAN**

Agencias Urbanas: Zabaleta, 23 y 25 (Barrio de Gros)  
Alameda de Calvo Sotelo, 10  
Avda. de Zumalacárregui, 13 (Antiguo)

## SUCURSALES:

**MADRID:** Avenida de José Antonio, 22

Agencias Urbanas: Joaquín García Morato, 19  
Goya, 85  
San Bernardo, 122  
Carmen Sánchez Carrascosa, 5  
Capitán Cortés, 8

**BILBAO:** Calle Banco de España, 2

Agencias Urbanas: Gran Vía, 2  
Gregorio Balparda, 43  
Obieta, 2 (Desierto-Erandio)  
Avda. del Ejército, 21 (Deusto)  
Carretera Munguía s/n (Derio)

**BARCELONA:** Ronda de San Pedro, 13

Agencias Urbanas: Aragón, 288  
Assahonadors, 35  
Fontrodona, 1

**PAMPLONA:** Paulino Caballero, 4

**VITORIA:** Postas, 15

## SUCURSALES:

Andoain, Arechavaleta, Azcoitia, Azpeitia, Baracaldo, Basauri, Beasain, Cestona, Deva, Eibar, Elgoibar, Fuenterrabía, Hernani, Hospitalet de Llobregat, Irún, Molins de Rey, Mondragón, Motrico, Oñate, Oyarzun, Pasajes, Placencia de las Armas, Rentería, Segura, Sodupe-Güeñes, Tolosa, Torrelaguna, Vergara, Villabona, Villafranca de Oria, Zarauz, Zumárraga y Zumaya.

(Aprobado por el Banco de España con el número 6.297)

# EL RALLYE VASCO-NAVARRO EN SU OCTAVA EDICION INTERNACIONAL VA A CONSTITUIR UN GRAN ACONTECIMIENTO AUTOMOVILISTA



Se celebrará durante los días 16 y 17 de este mes

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha publicado el Reglamento del IX Rallye Vasconavarro y VIII Internacional. Esta prueba automovilista, que ha adquirido una gran resonancia en el mundo del motor, cuenta con la colaboración de la Asociación Deportiva del Automóvil Club Basco-Bearnais, así como con el de la Peña Motorista de Vizcaya, y se celebrará durante los días 16 y 17 de este mes de marzo.

El reglamento en cuestión nos ofrece todas las normas que deben observar los participantes, figurando en primer lugar el palmarés que en sus ocho ediciones cuenta con los siguientes vencedores:

I Rallye Vasconavarro, 1960: José Antonio Ochoa Fernández.

II Rallye Vasconavarro y I Internacional 1961: Pierre Torgue

1962: Juan Fernández.

1963: José Serratosa.

1964: «Salvador».

1965: Juncadella.

1966: Jorge Bragation.

1967 «Charly».

El reglamento es bilingüe (español y francés), debido a la gran participación de pilotos del vecino país.

En síntesis, el reglamento especifica que podrán tomar parte en la prueba todos los coches reglamentariamente autorizados para circular por España y Francia, siempre que no pese sobre ellos sanción federativa y estén sus titulares en posesión de las licencias correspondientes al año en curso.

Se establecen las distintas clases de vehículos con su clasificación correspondiente y las verificaciones de que serán objeto antes de tomar la salida.

Los derechos de inscripción deberán ser abonados al mismo tiempo que se entreguen las respectivas solicitudes, fijándose su importe en dos mil quinientas pesetas. Los socios del Real Automóvil Club tendrán una bonificación del cincuenta por ciento.

La salida del primer participante tendrá lugar a las 20 horas del día 16 del corriente mes de marzo y a partir de esta hora, con intervalos de un minuto del uno al otro dentro de cada clase.

Antes de las 19 horas deberán estar concentrados los coches en los jardines de Alderdi Eder, frente al Ayuntamiento de San Sebastián.

Cada concursante tendrá en su poder el carnet de ruta en el que figurarán los controles horarios así como el horario a que ha de ajustarse su marcha.

Por disposición de las autoridades francesas, se establece un carnet de control de infracciones que será entregado a cada conductor.

El itinerario a recorrer será el siguiente:

San Sebastián, Rentería, Fuenterrabía, Cruce N-1, Cruce Lesaca, Lesaca, Cruce C-133, Vera, Frontera Col Ibaridin, Ascaín, Sare, Cruce D-4/D-306, Frontera Alto Lizarrieta, Echarlar, Cruce C-133, Santesteban, Ezcurra, Leiza, Cruce N-240, Cruce N-240 a Lizaso, Lizaso, Cruce N-121, Olagüe, cruce a Zubiri, Zubiri cruce C-135, Erro, Cruce C-135 a Garralda, Arive, Escaroz, Isaba cruce C-137, Cruce Burgui, Navascués, Lumbier cruce C-127, Cruce Villaveta, Huarte, Villava, Cruce 4 Vientos, Echauri, Abárzuza, Alto Lizarraga, Echarrri-Aranaz, Alsasua, Olazagutía, Cruce Eulate, Salvatierra, Vitoria, Mendivil, Escoriaza, Mondragón, Elorrio, Bériz, Eibar, Vergara, Zumárraga, Cruce Salvatore a Mandubia, Cruce Tolosa/Goyaz, Tolosa, Leiza, Alto Ezcurra, Goizueta, Hernani, Cruce N-1 San Sebastián cruce a Igueldo, Jardines de Alderdi Eder.

El total de kilómetros a recorrer es de 809,500 y se presume que debido a la fecha y el tipo del recorrido pueda encontrarse nieve y hielo.

Durante la totalidad del rallye, el promedio será de 50 kilómetros por hora.

## PRUEBAS SELECTIVAS

En el desarrollo del Rallye se han intercalado pruebas selectas de velocidad. Estas pruebas tendrán lugar en los siguientes puntos del recorrido:

Alto de Jaizkibel, 9,4 kms.; Alto de Arichulegui, 13 kms.; Alto de Ibaridin, 5,5 kms.; Alto de Ezcurra, 6,2 kms.; Alto de Leiza, 5 kms.; Alto de Olagüe, 5 kms.; Alto de Erro, 7,8 kms.; Alto de Coronas, 14,5 kms.; Alto de Echauri, 8,1 kms.; Alto de Urbasa, 6,8 kms.; Alto de Campanza, 7 kms.; Alto de Bériz, 5 kms.; Alto de Elgueta, 4,7 kms.; Alto de Mandubia, 6 kms.; Alto de Goyaz, 9,8 kms.; Alto de Ezcurra, 6,7 kms.; Alto de Igueldo, 1,8 kms.

La organización tiene establecidos distintos controles: de salida, en las pruebas selectivas, controles horarios, controles de paso, controles volantes y secretos.

La llegada será efectuada en los jardines de Alderdi-Eder, frente al Ayuntamiento. Se han establecido una serie de penalizaciones que consta con todo detalle en el Reglamento de la competición.

Se establecen distintas clasificaciones: general por orden de puntos; para conductores del grupo primero; para conductores de los grupos segundo y quinto; para conductores de los grupos tercero, cuarto y sexto; una clasificación para cada clase constituida; otra para vehículos de fabricación nacional; otra para socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa y una para equipos exclusivamente femeninos.

Para el Campeonato de España una clasificación para los grupos primero, segundo y quinto y otra clasificación para los grupos tercero, cuarto y sexto.

Los premios establecidos son:

- 1.º 30.000 pesetas y trofeo del Ayuntamiento de San Sebastián.
- 2.º 25.000 pesetas y trofeo.
- 3.º 15.000 pesetas y trofeo.
- 4.º 10.000 pesetas y trofeo.
- 5.º 5.000 pesetas y trofeo.
- 6.º 4.000 pesetas y trofeo.
- 7.º 3.000 pesetas y trofeo.
- 8.º 2.500 pesetas y trofeo.
- 9.º Trofeo.
- 10.º Trofeo.

Se han establecido otros trofeos y premios para las distintas clasificaciones.

Los cargos oficiales de la organización de la prueba han recaído en las siguientes personas:

Director de la prueba: D. José Pistono.

Director adjunto: D. Joaquín Arévalo.

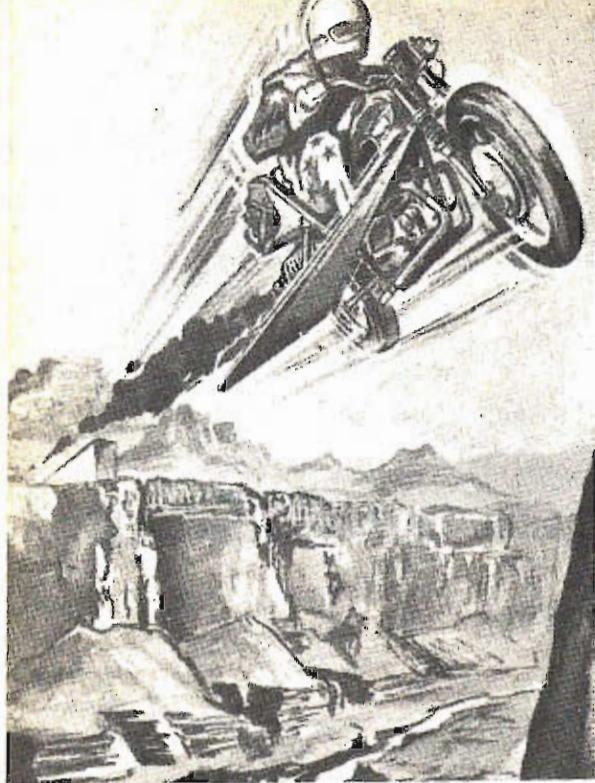
Comisarios deportivos: D. José Ramón Eizaguirre, D. Enrique Bengoechea, D. Santiago Soto, D. José Valls, D. Alfonso Larrañaga, D. José María Pidal, D. José Luis Pampín, D. Jaime Ibarburu, D. José Imaz, D. Alfredo de la Peña, D. José Angel Calles, D. José Eceiza.

A ellos hay que añadir los comisarios deportivos que la Federación Española de Automovilismo acuerde designar y dos comisarios del Automobile Club Basco-Bearnais.

El secretario de la organización es D. Ramiro Cibrián.

Médico de la prueba: D. Joaquín Arraiza, y comisarios técnicos: D. Eugenio Stinus, D. Alfonso Stinus, D. Eugenio Etxura y D. Pablo Zubiaurre.

Se espera una notable participación tanto nacional como extranjera, especialmente francesa, ya que este Rallye Vasconavarro es puntuable para el Campeonato de España de conductores de rallyes con coeficiente 18, que podría ser aumentado por el organismo nacional y asimismo será puntuable para el Campeonato de Francia, acuerdo adoptado por la Federación Francesa de Sports Automobiles.



# EL Jinete DEL Cielo

*En atletismo, un salto de ocho metros clasifica al atleta entre las figuras mundiales. Imagínense que un excéntrico pretenda salir bien de un salto de 2.800 metros.*

*Un proyecto tan insensato les hará dudar entre la sonrisa y el encogimiento de hombros y volverse sin más razón a este extraño sujeto. Pero insiste y afirma con autoridad. «Tendré éxito si tengo una moto volante, un trampolín y un paracaídas». Un hombre tan seguro merece más atención. Evel Knievel es un profesional del riesgo, su material está preparado y es de los que no piden más que una seria preparación. Lean el reportaje de este increíble «saltarín» y su proyecto, que los calificativos usuales no cuentan.*

Lo de menos es mi impresión cuando visito a Robert «Evel» Knievel un joven de 28 años, en su casa de Santa Mónica, en California. Estábamos cerca de la piscina donde sus tres hijos (de 3, 5 y 6 años) se bañaban alegremente. A Dios gracias ignoraban por qué su padre me interesaba. Sabían solamente que éste ganaba mucho dinero «saltando» en motocicleta. Posee seis modelos guardados en el garaje, en compañía de un Rolls Royce Silver Cloud, todo nuevo.

Conocí a Knievel en la pista de Abscot Park, después de una carrera T.T. de motos, donde saltó con su Triumph de serie, una hilera de 16 grandes coches. Realiza este número, cada fin de semana en distintos sitios, entre Canadá y Méjico y su ganancia mensual es alrededor de 10.000 dólares.



*un acróbata  
desprecia*

En el transcurso de la entrevista, tenía el propósito de preguntarle si no deseaba estar invitado como «saltarín» en las películas producidas por Hollywood, pero comprendí rápidamente que una sola cosa le interesaba en el presente: el proyecto que tenía de saltar «el gran cañón» sobre una distancia de 2.896 metros, con un abismo de 915 metros. ¿Porqué esta tentativa?

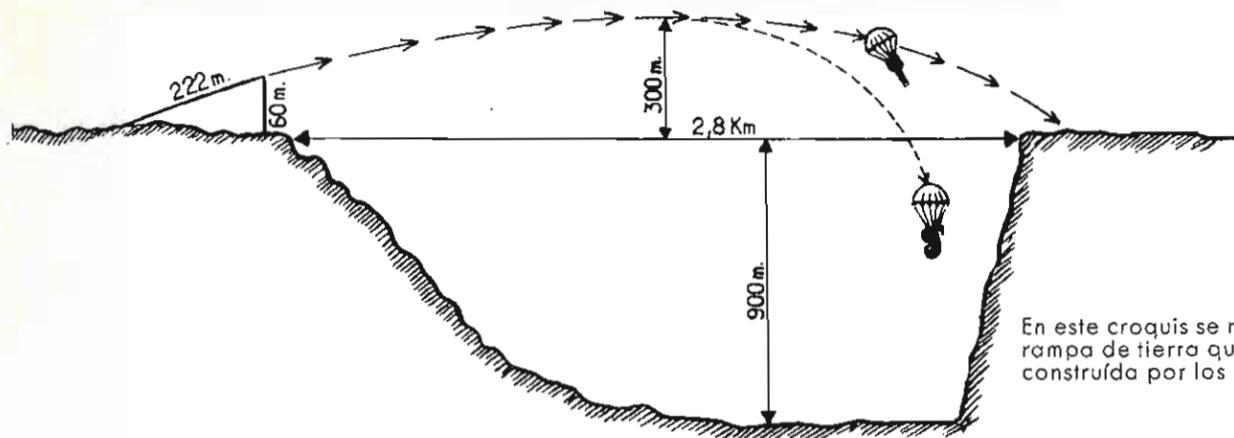
«Quiero hacerlo porque nadie lo ha intentado antes que yo». No garantiza su resultado pero lo cierto es que ninguna otra persona posee una experiencia tan precisa, ni tan amplia de esta acrobacia.

Con tan sólo 6 años pilotaba una moto a su tamaño. Como sus padres vivían en una estación de deportes de invierno, Montana, se convirtió rápidamente en un esquiador experto y ganó tres veces el Campeonato de salto de esquí, en las Montañas Rocosas. Profesional de hockey sobre hielo y de carreras de motos, también era agente de seguros y detective privado. Pero el dinero que ganaba no era suficiente para sus ambiciones.

Un día asiste a una demostración de salto de motocicletas, en un espectáculo de circo y de regreso a casa, ensaya este nuevo «engaño» que le parece fácil. Sucesivamente salta un coche, después dos, luego tres, y se encuentra lo suficientemente seguro de sí mismo, para proponer sus servicios a los organizadores de carreras de motos. Se trata de pasar por encima de dos leones de las montañas, más una jaula conteniendo serpientes de cascabel... vivas. Por los leones, fue muy fácil, pero

El gran cañón «Big Jum» (Arizona) de 347 kilómetros de longitud y 29 de anchura con una profundidad máxima de 1.500 metros.

# o el salto fantástico



En este croquis se resumen las probabilidades de esta hazaña. La rampa de tierra que servirá de trampolín para el «vuelo» ha sido construída por los indios navajos que tienen su reserva en las proximidades.



## temerario que a la muerte

la rueda trasera de su moto se enreda en los cables de la jaula de las serpientes y se pueden imaginar lo que siguió.

Pero todo esto pertenece al pasado. Ahora «Evel» se ha convertido en el rey de los «saltarines», en prueba de ello, que su competidor más directo no salta más que 10 coches alineados, mientras que él pasa de los 16, lo que representa una longitud de 30 metros.

Hay que resaltar, que cuando habla de sus hazañas, se contradice frecuentemente. Después de decir que posee una confianza absoluta en sí mismo, reconoce que está a la merced, de una bujía estropeada de su Triumph o de una cadena que se rompa, lo que viene finalmente a admitir que puede muy bien terminar su carrera en el hospital, a menos que no sea en el cementerio. Habla con conocimiento de causa, ya que ha sido transportado dos veces en ambulancia. El año pasado pasó seis meses en el hospital y pensaba perder un brazo. Saltaba 13 coches y el último era un gran camión, que erró y fue precipitado al suelo desde una altura de 30 metros.

«Hace cuarenta años, contesta, todo el mundo aconsejaba a Lindbergh no intentar la travesía del Atlántico, para llegar en avión a París. Se creía entonces que era imposible. Hoy me dicen lo mismo en lo que concierne a mi gran salto. No doy ningún crédito a estos consejos.»

En el punto que están los preparativos de esta proeza, es imposible que retroceda, y este año tendrá

que intentar el «gran salto del cañón»: la motocicleta está preparada. Alex Trénulix, que diseñó el coche volador de Art Arfons y la moto Triumph Gyronaught (record del mundo 394,205 Km.) le prepara un perfil que le permita despegar. La máquina está equipada con un motor de serie funcionando con carburante nitro-metano y de dos reactores turbónicos quemando del carburante líquido térmico y del oxígeno. Un par de estabilizadores delta controlará el salto. Knievel dispondrá de un paracaídas con abertura instantánea y de un altímetro.

Sin los reactores, espera una velocidad de 254 Km/h. en 38 segundos. Calcula una vez inflamados sus reactores y estando a 193 Km/h., subirá hasta 450 Km/h. Cuando esté a una altura de 300 metros, dejará su moto cuyo descenso será frenado por un paracaídas y utilizará su propio paracaídas para ganar la orilla opuesta.

Piensa que esta hazaña atraerá 100.000 espectadores —lo que no es imposible— que el senador Robert Kennedy y el astronauta John Glenn estarán presentes —lo que es más incierto— y en seguida se más rico, con un nuevo millón de dólares.

Deseamos que tenga la suerte de poder realizarlo.

CHARLES G. PROCHE

Esta es la motocicleta preparada para el salto; se aprecia en la parte posterior los turbo-reactores y el paracaídas colocado en la parte posterior del sillín.



# AHORRO SEGURO

## LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

establece gratuitamente,  
a partir del 31 de Octubre de 1967,  
en favor de las personas naturales titulares  
de libretas de Ahorro ordinario,  
Obrero, Infantil y a Plazo, la cobertura de los  
riesgos de  
**INVALIDEZ PERMANENTE y MUERTE**  
por accidente no causado  
por acto voluntario.

### condiciones principales

Saldo mínimo de la Cuenta o Libreta, MIL PESETAS.

Edad del causante, entre 14 y 70 años. No obstante, hasta los 14 años se cubre el riesgo de **INVALIDEZ PERMANENTE**. Y a partir de los 70 años, la indemnización máxima para ambos riesgos se cifrará en **CIEN MIL PESETAS**.

En caso de muerte, la indemnización alcanzará a una cantidad igual al saldo que presente la Cuenta o Libreta de Ahorro del causante, hasta un máximo de **UN MILLON DE PESETAS**.

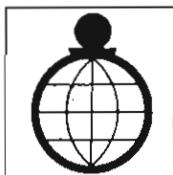
En caso de pérdida de una mano, un pie o un ojo, o de ambos, el titular percibirá como indemnización una cantidad igual al saldo que presente la Cuenta o Libreta de Ahorro hasta un máximo de **UN MILLON DE PESETAS**.

Cuando una Cuenta o Libreta de Ahorro pertenezca a varios titulares, la indemnización se calculará sobre la prorrata que resulte de dividir el saldo por el número de titulares.

Se entenderá por saldo indemnizable el que presente la Cuenta o Libreta de Ahorro 48 horas antes de producirse el accidente.

Otras condiciones y detalles pueden solicitarse en la Oficina Central (Garibay, 13 y 15) y en las 76 Sucursales de la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

**LA PROSPERIDAD COMIENZA POR EL AHORRO.  
SU AHORRO ES FUNDAMENTAL PARA VD.  
Y PARA GUIPUZCOA.**



**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA**

# Consejos y opiniones sobre la mujer como conductora

En general, es más prudente que el hombre.

PAULA ELIZALDE.

Cuando tengo una buena carretera me gusta correr, pero no me hago responsable de los accidentes de las demás mujeres. Creo que se circula demasiado despacio en la ciudad, en donde corro todo lo que me permiten los peatones, que creen que el disco rojo no tiene nada que ver con ellos.

CONCHITA MONTES.

La mujer conduce su coche con un sentido muy diferente al nuestro, con un sentido original y femenino sobre la circulación y sus reglas. ¡Lo que pasa es que como la mujer conductora es una minoría, pues la pobre nunca queda bien! Las minorías, sabe, siempre quedan mal. Hagan lo que hagan.

GREGORIO MARAÑON MOYA.

Mucho mejor. El hombre de ahora no conduce su coche: desafía a los demás. La mujer se limita a conducir su coche, lo mejor que puede, para ir de un lado para otro, que es lo que debe ser. Al hombre no le basta esto y en el trayecto se dedica a hacer estúpidas competiciones deportivas, con las que no sólo gasta sus nervios, sino que pone de punta los del prójimo.

MIGUEL MIHURA.

En la carretera conduce mejor la mujer, porque no hay escaparates.

MANUEL POMBO ANGULO.

## MANOS AL VOLANTE

Empuñe el volante en la posición de las «diez y cuarto» o de las «nueve y diez» y no cruce los brazos al darle vueltas: tire o empuje con una de las manos y deje que el volante se deslice en ese momento entre el pulgar y la palma de la otra mano.

Para conducir a gusto, adopte ropa deportiva y cómoda que no obstaculice sus movimientos. Sobre todo, no conduzca con zapatos de tacón alto.

Contenga el gesto instintivo de inclinarse a recoger el paquete o el bolso que se haya caído del asiento de al lado.

## LOS NIÑOS, DETRAS

Si lleva sus hijos a la escuela o a pasear, colóquelos en el asiento de atrás: de este modo, si se viese obligada a frenar bruscamente, los pequeños no saldrán disparados por el parabrisas.

## EL CODIGO NO ES GALANTE

Tanto en ciudad como en carretera, observe las reglas del Código de la Circulación y no espere galanterías por parte de los conductores masculinos. La ley no hace en este caso distinciones de ninguna clase entre conductores de uno y otro sexo.

## LECTURA DE MAPAS

Aprenda a «leer» los mapas (geográficos y topográficos) de las carreteras: este conocimiento le será muy útil a usted y a su familia cuando salgan de vacaciones en viajes largos.

Una última recomendación: cuando conduzca «él» evite criticarle o darle a entender que usted lo hace mejor... aunque sea verdad.

Recambios  
Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

## MAS DE SESENTA Y SEIS MIL MUJERES NUEVAS CONDUCTORAS EN 1967

En el mes de octubre último fueron expedidos 67.739 permisos de conducir y 10.822 licencias de ciclomotor. De ellos, correspondientes a nuevos conductores, 45.275 permisos.

Durante el año 1967 hasta el citado mes de octubre inclusive, se han expedido por las Jefaturas Provinciales de Tráfico un total de 487.729 permisos a nuevos conductores, de los que 66.585 son mujeres.

## AUMENTA LA FABRICACION EN EL MUNDO

Con la difusión del automóvil en todo el mundo, cada vez son más las grandes fábricas de coches que han levantado sucursales en el extranjero para la fabricación o montaje de sus vehículos con licencia. Así, las empresas automovilísticas norteamericanas actualmente poseen 108 fábricas en 42 países distintos. En segundo lugar marcha Gran Bretaña con 60 fábricas en 26 países; seguida por Francia con 56 fábricas en 25 países (en cuyas cifras no se han tenido en cuenta los recientes acuerdos firmados con la Unión Soviética y Marruecos), la República Federal Alemana sigue a continuación con 48 fábricas en 22 países, Japón con 44 en 24 países, Italia con 26 en 24 países y Suecia con 11 en 8 países.

## EL PEATON MODELO SE CONVERTIRA EN AUTOMOVILISTA

A fin de educar a los peatones en las normas del tráfico, la policía de París, juntamente con la organización «Prévention Routière», ha organizado en París y sus alrededores una campaña de difusión de las normas de tráfico, en la cual los peatones tienen que contestar a un cuestionario. Para los que envíen las respuestas adecuadas se destinan numerosos premios; el primer clasificado —¡naturalmente!— recibirá un coche.

## ACUERDO FIAT - TUNEZ

El director central y consejero de administración de la FIAT, señor Enrico Minola, ha firmado en Túnez un acuerdo de producción de vehículos comerciales del tipo 1.000 T, con licencia FIAT, con la STIA (Sociedad Tunecina de Industria Automovilística). La STIA construye actualmente, con asistencia técnica de la FIAT, autobuses urbanos e interurbanos de gran capacidad.

Por la STIA, el acuerdo fue firmado por el señor Mohamed Tuzani, presidente y director general. El acuerdo tiene la duración de un cuatrienio.

La mayor cordialidad y una perfecta unidad de puntos de vista han caracterizado el desenvolvimiento de las conversaciones y la conclusión del acuerdo. Por parte tunecina se han puesto de relieve las vastas posibilidades técnicas e industriales de la FIAT, con cuya colaboración el desarrollo industrial del país podrá recibir notable impulso.

## CRISIS TURISTICA EN AUSTRIA

Austria era considerada desde hace largo tiempo como uno de los más importantes países receptores de turismo. Sin embargo, ha registrado este año un descenso verdaderamente alarmante en el número de pernотaciones que se calcula en un millón trescientas mil menos que el año anterior. De no haber sido por el considerable número de turistas austríacos que, gracias a una inteligente campaña promovida a tal fin, han decidido pasar sus vacaciones en su propio país, el balance hubiera sido mucho peor. Los expertos han coincidido casi por unanimidad en atribuir esa recesión de turismo extranjero a la falta de modernización de la industria turística austríaca. En efecto, existen demasiadas habitaciones que se ponen a disposición de los huéspedes extranjeros que carecen de agua corriente y los servicios higiénicos dejan, asimismo, mucho que desear. En muchos hoteles se admitieron también mayor número de huéspedes que la capacidad del hotel permitía produciendo el natural descontento en el turista, poco dispuesto a un retorno inmediato.

Salzburgo, que ocupaba primerísimo puesto dentro de la industria del turismo austríaco ha acusado este descenso en un 15 por ciento menos con respecto al año anterior.

Esta crisis austríaca puede darnos materia de honda reflexión.

## LAS FOTOCOPIAS NO SUSTITUYEN A LOS PERMISOS DE CIRCULACION Y CONDUCCION

La Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona ha publicado la siguiente nota:

«La costumbre de obtener fotocopias de los permisos de conducción y de circulación puede obedecer a razones preventivas, a fin de que, en caso de pérdida o sustracción de tales permisos, exista constancia de los datos fundamentales en ellos contenidos. Otras veces, tiene por motivo el de circular con tales fotocopias dejando los originales en lugar resguardado, evitando así el deterioro de los originales. Si de la fotocopia se obtiene para lo primero, evidencia una preocupación saludable del titular, pero circular con estas fotocopias, como sustitutivas de los respectivos permisos, equivale a hacerse acreedor a sanciones, pues NO SUSTITUYEN LEGAL-

MENTE A LOS PERMISOS FOTOCOPIADOS.

El artículo 106 del Código de la Circulación establece la obligación de llevar en el acto de la conducción tanto el permiso de conducir como el de circulación. Pero la fotocopia, repetimos, no puede sustituirlos.»

## Modificación del art. 59 del Código de la Circulación

*El Decreto 2677/1967, de 26 de octubre, modifica el párrafo quinto del artículo número 59 del Código de la Circulación. Dice así:*

Artículo único.—El párrafo quinto del artículo cincuenta y nueve del Código de la Circulación quedará redactado así: Se prohíbe transportar carga que sobrepase la cabeza de los animales de tiro en los vehículos de tracción animal, o la extremidad anterior, cuando se trate de automóviles, excepto postes destinados a obras y explotaciones eléctricas, telefónicas o telegráficas, u otras cargas que por su similar naturaleza o destino y para una mejor y más segura colocación podrán sobresalir de dicha extremidad hasta un máximo de dos metros.

La carga no arrastrará en ningún caso, y sólo aquellas enunciadas en el párrafo anterior cargadas en vehículos de longitud superior a cinco metros podrán sobresalir por la extremidad posterior hasta tres metros. Sin embargo, en los vehículos de longitud inferior, este tipo de cargas no podrá sobresalir por ninguna de las extremidades más de un tercio de la longitud total del vehículo.

No obstante lo consignado en el párrafo anterior, los servicios del Ministerio de Obras Públicas podrán otorgar autorizaciones especiales de circulación temporales de conformidad con lo previsto en el artículo doscientos veintidós de este Código, a las empresas de servicio público de electricidad y de telecomunicación para transportar en vehículos aislados los postes precisos para atender a reparaciones de urgencia, que con el vehículo tengan una longitud máxima de catorce metros, aunque las partes salientes por las extremidades anterior y posterior de los camiones excedan de los límites anteriormente fijados.

## PARA CONDUCIR CON MAYOR SEGURIDAD Y MENOR RIESGO EN GRAN BRETAÑA

Con el fin de hacer las carreteras de Gran Bretaña más seguras para todos y reducir el número de accidentes causados por la bebida, el Gobierno Británico ha publicado recientemente una Ley: el Acta de la Seguridad en la Carretera, de 1967. Esta nueva ley, con plenos efectos legales a partir de octubre de 1967, considera como delito y castiga el conducir —o intentarlo— un vehículo de motor, cuando el nivel de alcohol en la sangre del conductor exceda 80 mg. en cada 100 mm. de sangre.

La finalidad de esta nueva ley no es, ni mucho menos, el hacer más difícil el conducir, ni tampoco evitar que la gente beba; lo que se pretende con esta reciente disposición es prevenir al público de conducir, precisamente después de haber bebido. La máxima para el conductor inteligente y prudente debería ser: «Si me he divertido tomando varias copas, es mejor y mucho más seguro el solicitar de alguien —que no haya bebido— que conduzca, o bien tomar un taxi o viajar por otros medios públicos de transporte, hasta tanto los efectos del alcohol hayan desaparecido».

No hay razón alguna por la cual los turistas y visitantes extranjeros se asusten por esta nueva disposición del Gobierno Británico; tampoco hay motivo alguno para considerar esta nueva ley como un inconveniente para visitar Gran Bretaña con coche propio o alquilado en el país. Por el contrario, las carreteras británicas deberán ser, precisamente mediante esta nueva ley, más seguras para el usuario de ellas.

Hay una o dos cuestiones, que los visitantes de la Gran Bretaña deben conocer acerca de esta ley:

La Policía Británica tiene plenos derechos y facultades para requerir a los conductores presten la «prueba del aliento», siempre que existan indicios para creer que un conductor ha ingerido alcohol. De igual forma, las Autoridades Policiales podrán solicitar dicha prueba, si el conductor en cuestión ha cometido alguna infracción o falta al Código de la Circulación, o se ha visto envuelto en algún accidente.

Esta «prueba de aliento» consiste en soplar dentro de una bolsa de plástico, a través de un tubo de cristal. A su vez el tubo contiene cristales tratados químicamente, los cuales indican, mediante un cambio de color, si el conductor ha ingerido más alcohol que el autorizado. Estas pruebas se realizan rápidamente, y en circunstancias normales se practican en pocos minutos.

La Policía podrá realizar posteriores pruebas, solamente en el supuesto de que la «prueba de aliento» llevada a cabo en la misma carretera fuera positiva. En tales casos, el conductor será requerido para que acompañe a un Inspector a la Comisaría. Una vez allí, el conductor puede repetir la primera prueba, si así lo desea. Si ésta fuera negativa, no habrá lugar para realizar ninguna otra prueba más. Pero, si por el contrario, fuera positiva, entonces la Policía solicitará del conductor la prueba de sangre u orina, y la muestra es posteriormente analizada en un laboratorio oficial. Si este análisis acusara nivel de alcohol superior al marcado por la ley, el conductor será juzgado. En todo momento se toman las debidas protecciones para asegurar que todas las pruebas sean justas y que ninguna persona inocente sea castigada. En el supuesto de que el conductor fuera declarado culpable, la sanción puede ser desde la retirada del permiso de conducir y una multa cuya cuantía podría llegar a 1.000 libras esterlinas, hasta el encarcelamiento, y en algunos casos, ambas sanciones: retirada del permiso de conducir y multa más encarcelamiento. Los visitantes extranjeros que eviten la bebida antes de conducir, lógicamente no se encontrarán nunca perturbados por esta Ley.

Todos aquellos visitantes que precisen cualquier información adicional acerca de esta ley, o cualquier otro asesoramiento sobre la circulación y el tráfico en Gran Bretaña durante los días festivos, pueden dirigirse a cualquier organización u asociación de automóviles, o bien escribir o telegrafiar a la más próxima oficina de British Travel (Turismo Británico).

## LOS SIMCA «1.000» PARA TAXI

El Ayuntamiento de Madrid acaba de autorizar una tercera plaza en los microtaxi, vehículos de servicio público que, hasta ahora, solamente podían transportar dos pasajeros.

Para un mejor servicio del público madrileño en esta nueva coyuntura, la Cooperativa madrileña de Productores Taxistas ha adquirido automóviles Simca-1000, por considerarlos amplios y confortables. En los locales de Simca Española se ha hecho entrega de 24 unidades de estos vehículos al presidente de la Cooperativa.

## FUSION B M H - L E Y L A N D

Como continuación del anuncio realizado el día 17 de enero acerca de la fusión de la British Motor Holdings (que incluye la British Motor Corporation) y la Leyland Motor Corporation, sir George Marriman, presidente del Consejo de Administración de la nueva compañía —la British Leyland Motor Corporation— y sir Donald Stokes que será segundo presidente, director gerente y ejecutivo responsable de la administración de la nueva compañía, hicieron los siguientes comentarios:

«La fusión de nuestras dos organizaciones nos permitirá dar un notable impulso al fortalecimiento de las redes de ventas así como al servicio posventa y disposición de piezas de repuesto. Esto es de suma importancia para el conductor de nuestros vehículos en el extranjero que debe disponer de facilidades de servicio, y por consiguiente las tendrá, cerca del lugar donde pueda encontrarse en la carretera.

»En el curso del tiempo la fusión conducirá a una estructuración más eficaz de nuestro programa de producción con el fin de realizar el mejor uso posible de nuestra amplia capacidad de producción de que ahora se dispone y obtener todas las ventajas de la economía a gran escala que será tan vital en los futuros mercados mundiales altamente competitivos.»

## AUXILIO SANITARIO EN GIJON

Después de diversos cambios de impresiones con la Junta de Gobierno y Director del Hospital de Caridad de Gijón, se ha llegado a un acuerdo para el montaje de un servicio de auxilio sanitario en carretera que con sede en Gijón abarque una zona que pueda ser atendida de forma ininterrumpida con los medios con que cuenta el citado Hospital.

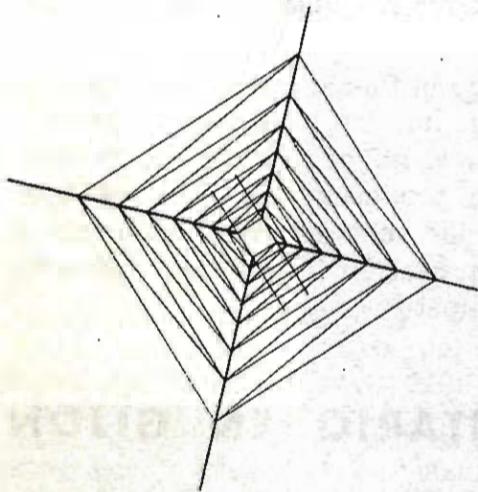
En principio la zona a abarcar comprende las carreteras siguiente: N-630 desde el Km. 471 aproximadamente (Gijón) al 450; N-632 del Km. 70 (Gijón) al 40 (Villaviciosa) y 96 (Avilés); C-636 Km. 33 (Gijón) al 13 (El Berrón).

El Hospital de Caridad de Gijón cuenta para este servicio con dos ambulancias, personal médico, auxiliar sanitario y enfermeros para acudir lo más rápidamente posible al lugar del siniestro y acompañar a los accidentados al centro de evacuación.

# PRECIOS DE AUTOMOVILES USADOS

Los precios medios de los automóviles usados, según sus años, y de acuerdo con las transacciones efectuadas en Madrid, según un estudio hecho por «Auto-Revisita», se ajustan a estas cantidades respecto a automóviles corrientes en buen estado de conservación:

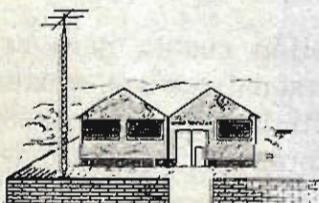
Año	TIPO	HP.	Precio	Año	TIPO	HP.	Precio	Año	TIPO	HP.	Precio
<b>AUTHI</b>				1964	Mod. 88 D		90.000	1967	4 L	7,9	61.000
1967	Morris 1100	9,2	100.000	1964	Mod. 109 D		120.000	1967	4 L Super	7,9	65.000
1967	MG 1100	9,2	125.000	1965	Mod. 88 D		105.000	1967	4 L Furgoneta	7,9	57.000
<b>CITROEN</b>				1965	Mod. 109 D		130.000	1967	R 8	8,5	86.000
1960	2 CV. AZL	3,9	15.000	1966	Mod. 88 D		130.000	1967	R 10	9,3	95.000
1961	2 CV AZL	3,9	20.000	1966	Mod. 109 D		155.000	1967	Alpine 110		125.000
1961	2 CV Furgoneta	3,9	18.000	1967	Mod. 88 D		155.000	<b>SEAT</b>			
1962	2 CV AZL	3,9	25.000	1967	Mod. 109 D		175.000	1961	1400 C	10,7	40.000
1962	2 CV Furgoneta	3,9	25.000	<b>RENAULT-FASA</b>				1961	600	6,6	25.000
1963	2 CV. AZL	3,9	30.000	1961	Dauphine	7,9	24.000	1962	1400 C	10,7	45.000
1963	2 CV. Furgoneta	3,9	30.000	1962	Dauphine	7,9	27.000	1962	600	6,6	30.000
1964	2 CV. AZAM	3,9	36.000	1962	Ondine 3 V	7,9	30.000	1963	1400 C	10,7	50.000
1964	2 CV. Furgoneta	3,9	36.000	1962	Gordini	7,9	38.000	1963	600	6,6	35.000
1965	2 CV. AZAM	3,9	40.000	1963	Dauphine	7,9	30.000	1963	1400 C Familiar	10,7	70.000
1965	2 CV Furgoneta	3,9	40.000	1963	Ondine 3 V	7,9	35.000	1964	1500	11,0	70.000
1966	2 CV. AZAM	3,9	48.000	1963	Ondine 4 V	7,9	40.000	1964	600 D	7,4	44.000
1966	2 CV. Furgoneta	3,9	46.000	1963	Gordini	7,9	42.000	1964	1400 C Familiar	10,7	78.000
1967	2 CV. AZAM	4,9	65.000	1964	Ondine 4 V	7,9	42.000	1965	1500	11,0	80.000
1967	AZAM 6	4,9	65.000	1964	Gordini	7,9	45.000	1965	600 D	7,4	47.000
1967	2 CV. Furgoneta	3,9	51.000	1964	4 L	7,9	48.000	1965	1500 Familiar	11,0	95.000
1967	AK Furgoneta	4,9	60.000	1964	4 L Super	7,9	51.000	1966	1500	11,0	85.000
<b>DODGE-Barreiros</b>				1964	4 L Furgoneta	7,9	44.000	1966	600 D	7,4	50.000
1965	Dart	22,6	100.000	1965	Ondine 4 V	7,9	47.000	1966	1500 Familiar	11,0	110.000
1966	Dart	22,6	120.000	1965	Gordini	7,9	50.000	1966	850	7,9	62.000
1966	Dart GI	22,6	130.000	1965	4 L	7,9	52.000	1967	1500	11,0	95.000
1966	Station-Wagon 270	22,6	165.000	1965	4 L Super	7,9	55.000	1967	1500 Familiar	11,0	120.000
1967	Dart	22,6	140.000	1965	4 L Furgoneta	7,9	48.000	1967	600 D	7,4	53.000
1967	Dart GL	22,6	155.000	1965	R 8	8,5	73.000	1967	850	7,9	65.000
1967	Station-Wagon 270	22,6	180.000	1965	Alpine		82.000	1967	850 coupé	7,9	90.000
<b>LAND-ROVER SANTANA</b>				1966	Gordini	7,9	55.000	<b>SIMCA-Barreiros</b>			
1961	Mod. 88 D		55.000	1966	4 L	7,9	57.000	1966	1000 normal	8,4	65.000
1962	Mod. 88 D		65.000	1966	4 L Super	7,9	60.000	1966	1000 GL	8,4	76.000
1962	Mod. 109 D		85.000	1966	4 L Furgoneta	7,9	54.000	1967	1000 comercial	8,4	66.000
1963	Mod. 88 D		80.000	1966	R 8	8,5	78.000	1967	1000 normal	8,4	70.000
1963	Mod. 109 D		105.000	1966	Alpine		95.000	1967	1000 GL	8,4	84.000
				1967	Gordini	7,9	60.000				



## angel iglesias

- \* ELECTRICIDAD
- \* ELECTRONICA
- \* SONORIZACION
- \* ANTENAS TV y Fm.

SAN SEBASTIAN



**TALLERES**  
Barrio Martutene  
Tel. 50200 (centralita)



**MONTAJES Y ALMACENES**  
Paseo de Errondo, 5  
Teléfono 16927



**EXPOSICION**  
Av. Sancho el Sablo, 7  
Teléfono 26184

# Los «Automáticos» europeos siempre más numerosos

Hasta hace pocos años, solamente los coches norteamericanos disponían de la transmisión automática; pero en estos últimos tiempos también los constructores europeos se han ido poniendo «al día» respecto a este importante sistema, dada la gran facilidad que supone para la conducción y el éxito que está adquiriendo en todo el mundo. Actualmente, gran parte de los modelos de fabricación europea denominados «pequeños» ya montan de serie tal procedimiento de transmisión. He aquí los que, con motor inferior a los 2,5 litros de cilindrada, son automáticos, total o parcialmente.

MARCA Y MODELO	Cilindrada en cc	Potencia máx. CV/rev/minuto	Número de plazas	Peso en kg	Velocidad máx. km/hora	Consumo litros/100 km	SISTEMA DE TRANSMISION
<b>FIAT</b> • 850 Idoconvert • • 1800 • berlina • 1800 • familiare • 2300 • berlina	843 1795 1795 2279	42/5300 97/5300 97/5300 117/5300	5 6 6 6	690 1285 1330 1285	125 145 145 160	6 11,7 11,7 11,8	Embrague automático (de serie) Embrague automático (opcional) Embrague automático (opcional) Embrague automático (opcional) Cambio automático (opcional) Embrague automático (opcional)
• 2300 • familiare	2279	117/5300	6	1345	160	11,9	Embrague automático (opcional)
<b>B M W</b> • 1800 A • berlina • 2000 A • berlina • 2000 CA • coupé	1773 1890 1990	102/5500 113/5600 113/5600	5 5 5	1070 1150 1180	160 168 175	11 10,7 10,7	Cambio automático (de serie) Cambio automático (de serie) Cambio automático (de serie)
<b>CITROEN</b> • DS 19 Pallas • berlina • DS 21 • berlina • DS 21 • cabriolet • DS 21 Pallas • berlina • DS 21 • break confort	1985 2175 2175 2175 2175	90/5250 109/5500 109/5500 109/5500 109/5500	6 6 6 6 6	1210 1280 1315 1295 1350	170 180 180 180 165	9,4 9,8 9,8 9,8 9,8	Embrague automático (de serie) Embrague automático (de serie) Embrague automático (de serie) Embrague automático (de serie) Embrague automático (de serie)
<b>DAF</b> • 33 • berlina • 33 Luxe • berlina • 44 Luxe • berlina	746 746 844	32/4000 32/4000 40/4500	4-5 4-5 5	650 650 725	112 112 123	6,5 6,5 7	Cambio automático (de serie) Cambio automático (de serie) Cambio automático (de serie)
<b>MERCEDES</b> • 250 SL • coupé/roadster • 250 SE • coupé	2496 2496	170/5600 170/5600	2-3 4-5	1295 1490	200 190	11 11,7	Cambio automático (opcional) Cambio automático (opcional)
<b>MORRIS</b> • Mini-Minor automatic •	998	41,5/5250	4	635	123	5,6	Cambio automático (de serie)
<b>OPEL</b> • Rekord 1,9 S • berlina • Rekord 1,9 S lusso • berlina • Rekord Caravan 1,9 S • • Rekord Caravan 1,9 S lusso • • Rekord Coupé 1,9 S • • Commodore • berlina 2 p. • Commodore • berlina 4 p. • Commodore • coupé	1897 1897 1897 1897 1897 2490 2490 2490	103/5400 103/5400 103/5400 103/5400 103/5400 131/5400 131/5400 131/5400	5 5 5 5 5 5 5 5	1020 1040 1160 1205 1080 1130 1155 1170	160 160 160 160 165 170 170 175	9-12 9-12 10-13 10-13 9-12 10-16 10-16 10-16	Cambio automático (opcional) Cambio automático (opcional)
<b>PEUGEOT</b> • 404 GT Lusso Automatique •	1618	80/5500	6	1020	150	10	Cambio automático (de serie)
<b>PORSCHE</b> • 911 T • coupé • 911 T Targa • cabriolet • 911 L Sportomatic • coupé • 911 L Sportomatic Targa • cabr. • 911 S • coupé • 911 S Targa • cabriolet	1991 1991 1991 1991 1991 1991	125/5800 125/5800 148/6100 148/6100 180/6600 180/6600	2+2 2+2 2+2 2+2 2+2 2+2	1080 1080 1080 1080 1030 1030	200 200 210 210 225 225	9 9,6 9,6 9,6 10,2 10,2	Embrague automático (opcional) Embrague automático (opcional) Embrague automático (de serie) Embrague automático (de serie) Embrague automático (opcional) Embrague automático (opcional)
<b>RENAULT</b> • 8 Lusso • berlina • 10 Lusso • berlina • 10 Super • berlina	1108 1108 1108	46/5000 46/5000 46/5000	5 5 5	765 790 790	130 135 135	6,8 6,8 6,8	Cambio automático (opcional) Cambio automático (opcional) Cambio automático (opcional)
<b>SIMCA</b> • 1000 LS • berlina • 1000 GLS • berlina • 1501 GLS • berlina • 1501 GLS Canada •	944 944 1475 1475	50/5200 52/5400 81/5400 81/5400	5 5 5 5	735 735 1010 1050	130 133 148 146	6,4 6,4 9 9	Embrague automático (opcional) Embrague automático (opcional) Cambio automático (opcional) Cambio automático (opcional)
<b>TRIUMPH</b> • 2000 • berlina	1998	91/5000	5	1170	154	10,5	Cambio automático (opcional)
<b>VOLKSWAGEN</b> • 113 M 15 A • berlina 1500 • 315 • berlina 1600 L	1493 1584	53/4200 65/4600	5 5	800 920	120 135	9,3 8,6	Embrague automático (de serie) Cambio automático (opcional)
<b>VOLVO</b> • 142 • berlina 2 p. • 142 S • berlina 2 p. • 144 • berlina 4 p. • 144 S • berlina 4 p. • P 1800 • coupé	1778 1778 1778 1778 1778	85/5000 115/6000 85/5000 115/6000 115/6000	5 5 5 5 2+2	1050 1050 1050 1050 1190	160 160 160 160 190	9 9 9 9 10,5	Cambio automático (opcional) Cambio automático (opcional) Cambio automático (opcional) Cambio automático (opcional) Cambio automático (opcional)
<b>WOLSELEY</b> • 18/85 • berlina	1798	86/5300	5	1168	145	10	Cambio automático (de serie)



## UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

# NO DEBE FUMAR CUANDO CONDUCE

**S**OBRE los efectos nocivos del tabaco para la salud no caben comentarios. Desde hace ya varios años, el problema está planteado a escala mundial, y aunque las grandes empresas productoras (e incluso aquellos Estados en donde existe el monopolio) tratan de evitar la divulgación de los estudios médicos relativos a la criminal acción de la nicotina del tabaco, famosos doctores en medicina siguen insistiendo en sus diagnósticos: el tabaco es altamente nocivo.

Vamos a tratar, en estas breves líneas, el problema particular que se le presenta a un fumador cuando conduce un automóvil. Trataremos de ver cuáles son los efectos del tabaco sobre la fisiología del organismo humano, y qué condiciones de eficiencia se exigen a un automovilista para preservar su propia integridad y la de sus semejantes.

En términos generales, los fumadores sostienen (posición comprensible, teniendo en cuenta que nadie se atreve a confesar sus vicios), que fumar unos cigarrillos no perjudica en absoluto, y que, por el contrario, ayudan a digerir mejor; pero los médicos no son de la misma opinión, y advierten que el humo es estimulante en los primeros instantes de ser absorbido, pero que inmediatamente después frena el proceso digestivo y produce sensación de molestias; ello se debe a que durante la digestión el organismo absorbe una mayor cantidad de productos tóxicos.

Existe documentación muy detallada sobre la relación entre corazón y humo: a los que tienen el corazón débil se le prohíbe el tabaco. Y a la vista están las estadísticas demostrativas de que un fumador tiene doble probabilidad de sufrir un infarto que uno que no fuma.

Las perspectivas no son más halagadoras en lo que se refiere al cerebro y al sistema nervioso: hemicránea, náuseas, cansancio, e incluso a veces desvanecimientos, son el timbre de alarma del organismo intoxicado. Todas estas consecuencias afectan por igual a todas las personas (automovilista, ciclista, peatón, etc.), pero lo grave para quienes conducen un vehículo de motor radica en el hecho de que la posible víctima de malas digestiones, intoxicaciones, infartos, fallos del cerebro, etc., pro-

voque una situación difícil por la que las consecuencias individuales se conviertan en colectivas.

Independientemente de estas razones de orden fisiológico, nosotros aconsejamos al automovilista que, cuando se sienta cansado y note síntomas de somnolencia estando al volante del coche, en vez de encender un cigarrillo y continuar la marcha creyendo que le despabilará, debe parar el vehículo y darse un paseo para estirar las piernas y respirar aire fresco durante unos minutos. Y aun cuando entonces fume, al hacerlo al aire libre se dispersa gran parte de las sustancias tóxicas producidas por la combustión del tabaco y resulta mucho menos nocivo. Si, por el contrario, sigue conduciendo a la vez que fuma, tales sustancias tóxicas vuelven inevitablemente a los pulmones (no sólo del conductor, sino de todos aquellos que viajen con él, aun cuando no fumen), sobre todo en invierno al mantener las ventanillas cerradas para prevenirse del frío.

Otro peligro lo representa el acostumbrado gesto que el conductor hace para encender el cigarrillo con el coche en marcha. Como se sabe, un segundo de distracción ha bastado en muchas ocasiones para salirse el vehículo de la carretera o chocar violentamente contra otro; los instantes durante los cuales deja de prestarse atención al volante para encender, o incluso para sacar el cigarrillo del paquete, pueden provocar un irremediable accidente. Además, una vez encendido, el aire puede lanzar sobre el mismo conductor o los viajeros una partícula de tabaco ardiendo, la cual provoca una reacción instintiva cuyos gestos para separarla son causa frecuentísima de accidentes graves. Pero el peligro no termina todavía: cuando se tira la colilla o simplemente la ceniza es facilísimo que ésta se le venga encima o a la cara del mismo conductor, obligándole a cerrar un instante los ojos (peor aún si le entra en ellos), momento que puede ser fatal.

Conduciendo, nuestro consejo es este: aunque se tenga estómago, nervios y pulmones de acero, y aunque no crean en los efectos venenosos del tabaco: **NO FUMEN MIENTRAS CONDUCEN.**

## Finanzauto Y SERVICIOS, S. A.

Autobuses y camiones **PEGASO**



Furgones y camiones **SAVA AUSTIN**



Carretillas elevadoras **HYSTER**



Retroexcavadoras



Barredoras autopropulsadas **WAYNE**

Tractores **SAVA - NUFFIELD**

Exposición y Recambios: Paseo de Colón, 29 - Teléfonos 16908 - 18865 **SAN SEBASTIAN**  
Base de Servicio: Km. 455,700 N-1 - Teléfono 97345 (3 líneas) **L A S A R T E**  
Plaza Gral. Mola, 1 - PAMPLONA - Libertad, 2 - VITORIA

**PUERTAS ELECTRICAS Y FRENOS MAGNETICOS**

Para los tipos de coches del año próximo las empresas norteamericanas prueban nuevas mejoras, calificadas como «equipo eléctrico de lujo». Así, por ejemplo, el volante, mediante la presión de un botón, se pliega y desaparece en una caja negra, donde puede guardarse con llave, asegurando así completamente el coche contra robos. Los ceniceros se abren a un contacto y se cierran poco después. De modo semejante sucede con todas las tapas de los departamentos de repuestos y guanteras. Los asientos modificables eléctricamente, ya conocidos, han sido tan perfeccionados, que la resistencia de los respaldos se hace mayor automáticamente al frenar el coche, con lo que se oponen a la fuerza centrífuga. Cuando el automovilista introduzca en el futuro la llave en la cerradura de la puerta, ésta se abrirá antes de que cuente hasta cinco, siempre que

haya sacado la llave al punto. Si oprime el pestillo, apenas lo suelta la puerta gira poco a poco hacia el exterior. Han despertado interés los llamados frenos magnéticos, que funcionan cuando el encendido del motor está desconectado. Se forma un campo magnético entre dos placas de la cubierta de la rueda que mantiene éstas inmóviles. La energía es suficiente para funcionar ininterrumpidamente durante meses. Durante el viaje, los frenos magnéticos fortalecen el efecto de acuerdo con la presión en el pedal de freno. El capot y la tapa del departamento de maletas se abren solamente accionados por la electricidad. Mediante cables cargados de energía, situados por encima y por debajo del parabrisas o del cristal posterior del coche, se impide que éstos se empañen, y las partículas de polvo son rechazadas.

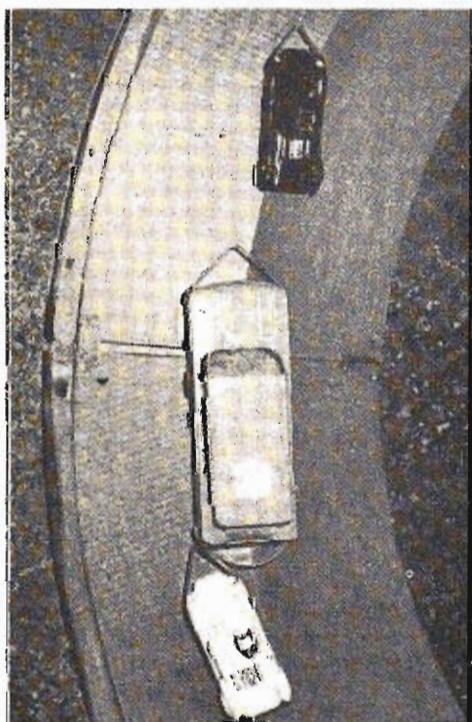
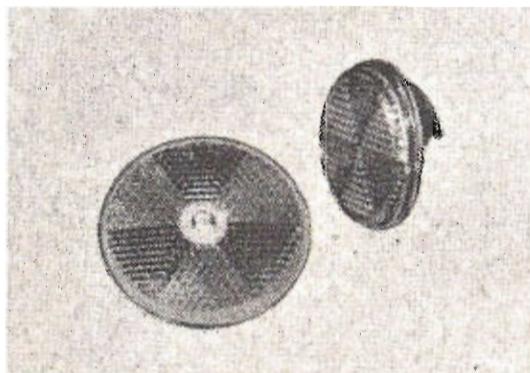


**BANDA DE RODAMIENTO EN PLASTICO**

Un ingeniero alemán, el señor M. L. Ostermann, ha inventado un revestimiento para neumáticos a base de plástico reforzado por fibras de vidrio. Se trata de una tira de revestimiento, que se aplica en pocos minutos en frío, especialmente indicado para carreteras resbaladizas, con nieve, barro o hielo. Aunque, en principio, el señor Ostermann tenía por objeto desterrar las incómodas cadenas invernales, su invento ha dado más de sí y piensa, incluso, en dar batalla a los recauchutadores. Las pruebas realizadas hasta el momento resultan altamente esperanzadoras. Tal vez en un plazo más o menos cercano podrá dotarse de nuevo perfil, en pocos minutos, a un neumático desgastado.

**REFLECTORES DE PLASTICO PARA VEHICULOS**

La compañía Signal-Stat, División de Lehigh Valley Industries, Inc., 523 Kent Avenue, Brooklyn, New York, U.S.A., acaba de lanzar al mercado dos nuevos reflectores redondos de plástico que, situados en la parte trasera del vehículo, captan los faros y permiten discernir el vehículo que los lleva a una distancia considerable. Este accesorio reúne las características exigidas por el Gobierno americano de acuerdo con las nuevas normas que regulan la seguridad en los vehículos.



**PARACHOQUES ANTIACCIDENTES**

Un inventor francés está realizando interesantes experimentos con el «Parachoque Antiaccidentes». El ingenioso invento, que mostramos en la imagen en sus maquetas originales, está basado en la elasticidad de determinados elementos plásticos que, en caso de colisión, desvían la trayectoria del vehículo.

**LAVADORA PORTATIL DE ALTA PRESION**

Jaggard Bros, Ltd., 24 Bath Street, Abingdon, Berkshire (Inglaterra), ha puesto en el mercado una nueva lavadora portátil de alta presión, que no necesita vapor ni presión neumática, y puede suministrar nueve litros de agua o de mezcla detergente por minuto a una presión de 35,1 kg./cm.<sup>2</sup>. El mueble es compacto. Mide 55,8 cm. de longitud, 35,5 cm. de ancho y 27,9 cm. de altura, y protege la instalación completa, que pesa 36,2 kilos. Está accionada por un motor de 0,75 HP. Mediante una palanca se controlan los orificios de entrada del agua y de la mezcla detergente. Se puede tomar agua con una temperatura hasta de 60° C procedente de un grifo o de un depósito. Los componentes de limpieza se hacen pasar por un tubo de vinilo. La manguera de presión es de neopreno y mide 7,62 metros. Pueden suministrarse mangueras de mayor longitud. En el caso de necesitarse un chorro de baja presión, se puede poner en funcionamiento una sección desviada que suministra el agua con una presión de 7,03 kg./cm.<sup>2</sup>. Según se dice, es posible limpiar superficies hasta de 1.580 m.<sup>2</sup> sin necesidad de mover la instalación. Otra versión de esta planta tiene un motor eléctrico de 1,5 HP. y suministra 13,6 litros por minuto. La serie comprende asimismo modelos provistos de motores inexplorados y antideflagrantes, con capacidades de 9,1 a 13,6 litros por minuto, otro con un motor de gasolina y una capacidad de 13,6 litros por minuto, y uno con motor eléctrico de 2 HP., que suministra de 13,5 a 18,1 litros por minuto a una presión de 63,2 kg/cm.<sup>2</sup> en la boquilla.

**TALLERES IZAGUIRRE**

SERVICIO OFICIAL  
"CITROEN"

Le ofrece su nuevo servicio de  
PINTADO DE COCHES  
DE TODAS LAS MARCAS  
EN EL DIA, POR  
SECADO AL HORNO

Completamente garantizado  
Solicite reserva de fecha

Teléfono 21534 - Barrio Ibaeta (Infierno)  
SAN SEBASTIAN

**RENAULT**  **10**



**1108**  
CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

**F. ALBERDI, S. A.**

Avda. Tolosa, s/n - Teléfono 3148 — Zabaleta, 52 - Teléfono 18551 - SAN SEBASTIAN

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**



**LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE**

Cuando piense en instalación o  
renovación de sus oficinas consulte a:

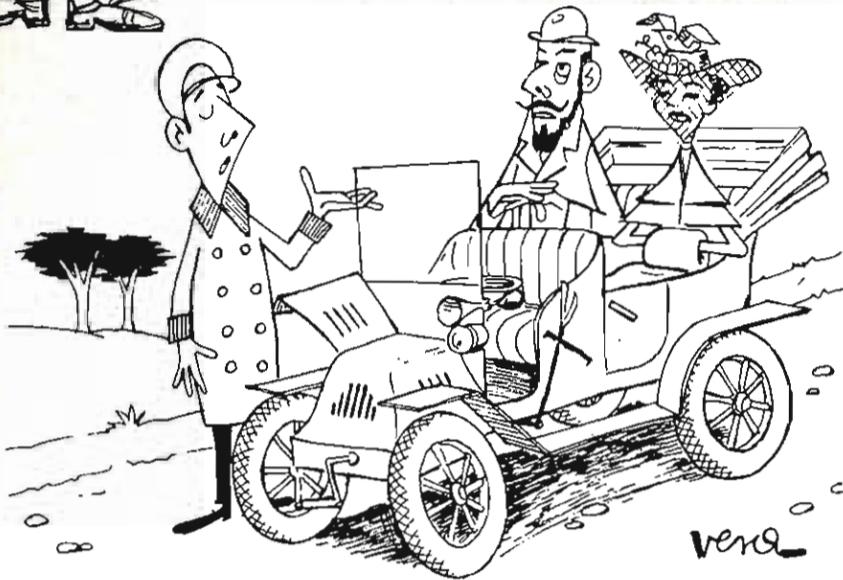
**RONEO** UNION CERRAJERA, S. A. • MONDRAGON (Guipúzcoa)

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

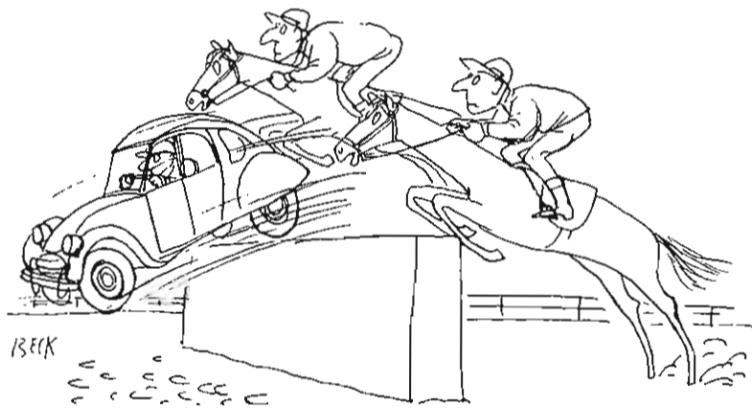
Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 14048 - SAN SEBASTIAN



# RUEDA EL HUMOR

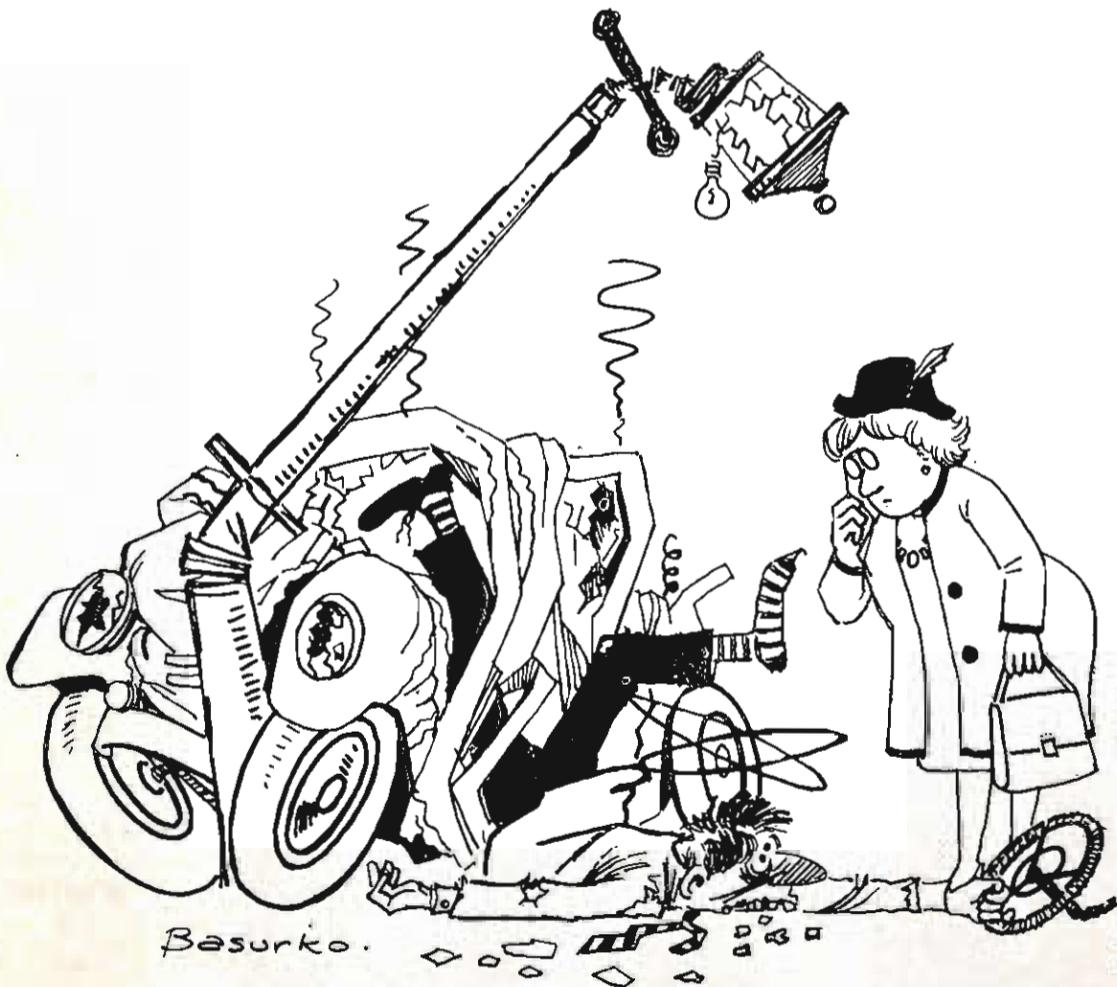


— ¿QUE LE PASA NUEVAMENTE AL MOTOR, BAUTISTA!  
 — NO SE LO PUEDO DECIR, SEÑOR, LO PERDIMOS AL INICIAR LA BAJADA.

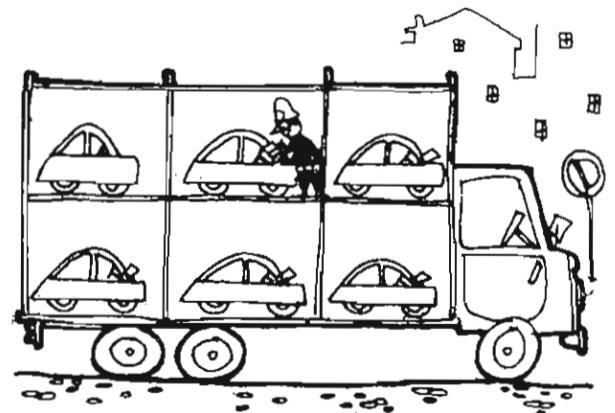


SIN PALABRAS

— ESPERO QUE ESTO NO SE PROLONGUE DEMASIADO. TENEMOS EL COCHE APARCADO EN SEGUNDA FILA.



¿SE HA HECHO USTED DAÑO, JOVEN?



SIN PALABRAS



— CREO QUE AQUI SI PODREMOS APARCAR...



## Pablo Zubiaurre

Agencia Oficial B M C inglesa

MORRIS  WOLSELEY *Riley*

ESPECIALIDAD AUTHI

SERVICIO OFICIAL STROMBERG PARA GUIPUZCOA

•  
TERCIO MONTEJURRA, 4

TELEFONO 17871

SAN SEBASTIAN

# HOTEL MINDANA0

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



Totalmente climatizado, ambiente selecto, Cocina internacional, situación privilegiada sin problemas de tráfico ni de aparcamiento, lugar ideal para una confortable estancia en Madrid.

130 habitaciones de gran lujo con baño suntuoso, música y TV. Restaurante muy acogedor. Salón de Convenciones con traducción simultánea. Sala de Banquetes. Bares, Cafetería, Club, Saunas. Peluquerías. Piscina climatizada. Garaje.

## JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

### DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A ENERO DE 1968

#### — MATRICULACIONES —

VEHICULOS	Fabricación nacional	Importación	Subasta	TOTAL
Camiones .....	55	4	—	59
Autobuses .....	5	—	—	5
Turismos .....	352	6	11	369
Motocicletas .....	32	—	—	32
Furgonetas, furg. ....	70	—	3	73
Remolques .....	5	—	—	5
Tractores .....	—	—	—	—
				543

ULTIMA MATRICULA: SS-74.116

#### — PERMISOS CONDUCCION EXPEDIDOS —

Varones .....	1.366
Hembras .....	295
SUMAN .....	1.661

#### — LICENCIAS DE CONDUCCION —

Varones .....	78
Hembras .....	14
SUMAN .....	92

#### — ACCIDENTES DE CIRCULACION —

	Accidentes de víctimas			Víctimas	
	Total	mortales	Sólo daños materiales	Total	Muertos
En Carretera .....	29	2	11	42	2
En Zona urbana .....	6	—	—	8	—
SUMAN .....	35	2	11	50	2

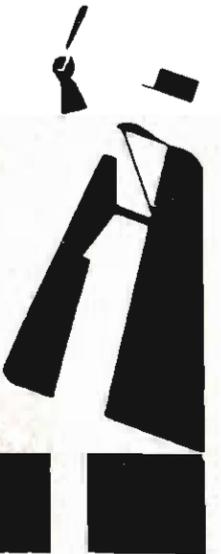


# PIEZAS Y LIQUIDOS para FRENOS HIDRAULICOS



publivasc

# STOP



# AVANCE DE CRUCEROS 1968



## “Cabo San Roque”

### VII CRUCERO A RUSIA, POLONIA Y PAISES NORDICOS 1968

Salida el día 8 de Julio de BILBAO para EL HAVRE, EDIMBURGO, COPENHAGUE, DANTZIG, LENINGRADO, LULEA, ESTOCOLMO, KIEL, BRUNSBUTTEL, UNSBUTEL, HAMBURGO, EL HAVRE y regreso a BILBAO el día 31 de julio.

### VIII CRUCERO AL CABO NORTE

Salida el 1 de agosto de BILBAO para el HAVRE, BERGEN, OLDEN (NORDFIORD), SVARTISSENFJORD, NARVIN, HANMERFESI, SKARSVAG (CABO NORTE), LYGGENFIORD, TROMSO, SVOLVAER (ISLAS LOFOTEN), TRONDHEIM, HELLESYLT (GEIRANGERFIORD), GEIRANGER, VIK (SOGNEFIORD), GUDVANGEN (SOGNEFIORD), VIK (SOGNEFIORD), COPENHAGUE, KIEL, BRUNSBUTTEL, EL HAVRE y regreso a BILBAO el 21 de agosto.

### CRUCERO A LA OLIMPIADA DE MEJICO

Salida de BARCELONA el día 7 de octubre para MALAGA, LISBOA, TENERIFE, SAINT THOMAS, PUERTO RICO (SAN JUAN), VERACRUZ, MONTEGO, BAY (JAMAICA), KINGSTON (JAMAICA), SANTO DOMINGO, GUADALUPE, MARTINICA, PUNTA DELGADA, LISBOA, ALGECIRAS y regreso a BARCELONA el día 15 de noviembre.

## “Cabo San Vicente”

### II CRUCERO A RUSIA

Salida de BARCELONA el día 17 de julio para DUBROVNIK, CORFU, ESTAMBUL, YALTA, ODESA, CONSTANZA, THASOS, MONTE ATHOS, PIREO, HERAKLION y regreso a BARCELONA el día 3 de agosto.

### VIII CRUCERO DE VERANO AL MEDITERRANEO ORIENTAL

Salida de BARCELONA el día 3 de agosto para CANNES, GENOVA, NAPOLES, ALEJANDRIA, BEIRUT, HAIFA, ANTALYA, ALANYA, RODAS, GENOVA, CANNES y regreso a BARCELONA el día 19 de agosto.

### II CRUCERO AL MAR NEGRO

Salida de BARCELONA el día 19 de agosto para PIREO, ODESA, CONSTANZA, VARNA, ESTAMBUL, GENOVA, CANNES y regreso a BARCELONA el día 2 de septiembre.

## FERIA DE OSAKA 1968

### VIAJE Núm. 1 - EN AVION

Salida: 17 de Marzo 1968

Regreso: 11 de Abril 1968

Visitando

BEYRUT, TEHERAN, DELHI, NUEVA DELHI,  
AGRA, FATHERPUR, SIKIRI, JAIPUR,  
BANG-KOK, HONG-KONG, TOKYO, HAKONE,  
KYOTO, OSAKA y PARIS.

Precio por persona: 114.300 pesetas.

### VIAJE Núm. 2 - EN AVION

Salida: 9 de Abril 1968

Regreso: 30 de Abril 1968

Visitando

TOKYO, KYOTO, KOBE, TAKANATSU  
y KURASHIKI.

Precio por persona: 98.407 pesetas

INFORMES E INSCRIPCIONES:  
**SAN SEBASTIAN**

c/ MIRAMAR, 3 - Teléfonos: 12-0-13, 13-1-66 y 23-9-94 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLI) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69  
Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)  
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - EIBAR - ZARAUZ

# MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

**REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA**



1.º— Reducción del coste del seguro.

2.º— Especialización en el seguro de automóviles.

3.º— Ambito Nacional de contratación.

4.º— En toda Europa Occidental.

5.º— Asistencia jurídica eficaz.

6.º— Protección y Defensa.

7.º— Libre elección de taller.

8.º— Mapa de carreteras.

## MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Nuestros asegurados, son los principales propagandistas de estas condiciones:

Ya que viene realizando extornos o devoluciones que han representado del 20 % al 40 % sobre la prima neta satisfecha.

Operando solamente en este ramo, y por ello con una organización especializada en el mismo.

Al hallarse técnicamente proyectada, a través de su Red de Delegaciones en toda España.

Tiene vigor su Póliza de Seguro, llevándose a cabo la asistencia del Asegurado a través de su organización en el Extranjero.

Mediante extensa red de 1.350 Abogados y Procuradores en toda Europa, y países ribereños del Mediterráneo.

De los intereses del Asegurado en caso de accidente, y reclamación al causante de los daños y perjuicios ocasionados.

Para la reparación de su vehículo, en caso de accidente.

Editado por el servicio cartográfico de MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL, que entregamos gratuitamente a nuestros MUTUALISTAS, junto con la Guía de Asistencia.

Solicite las condiciones otorgadas a los Socios del

**REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA**

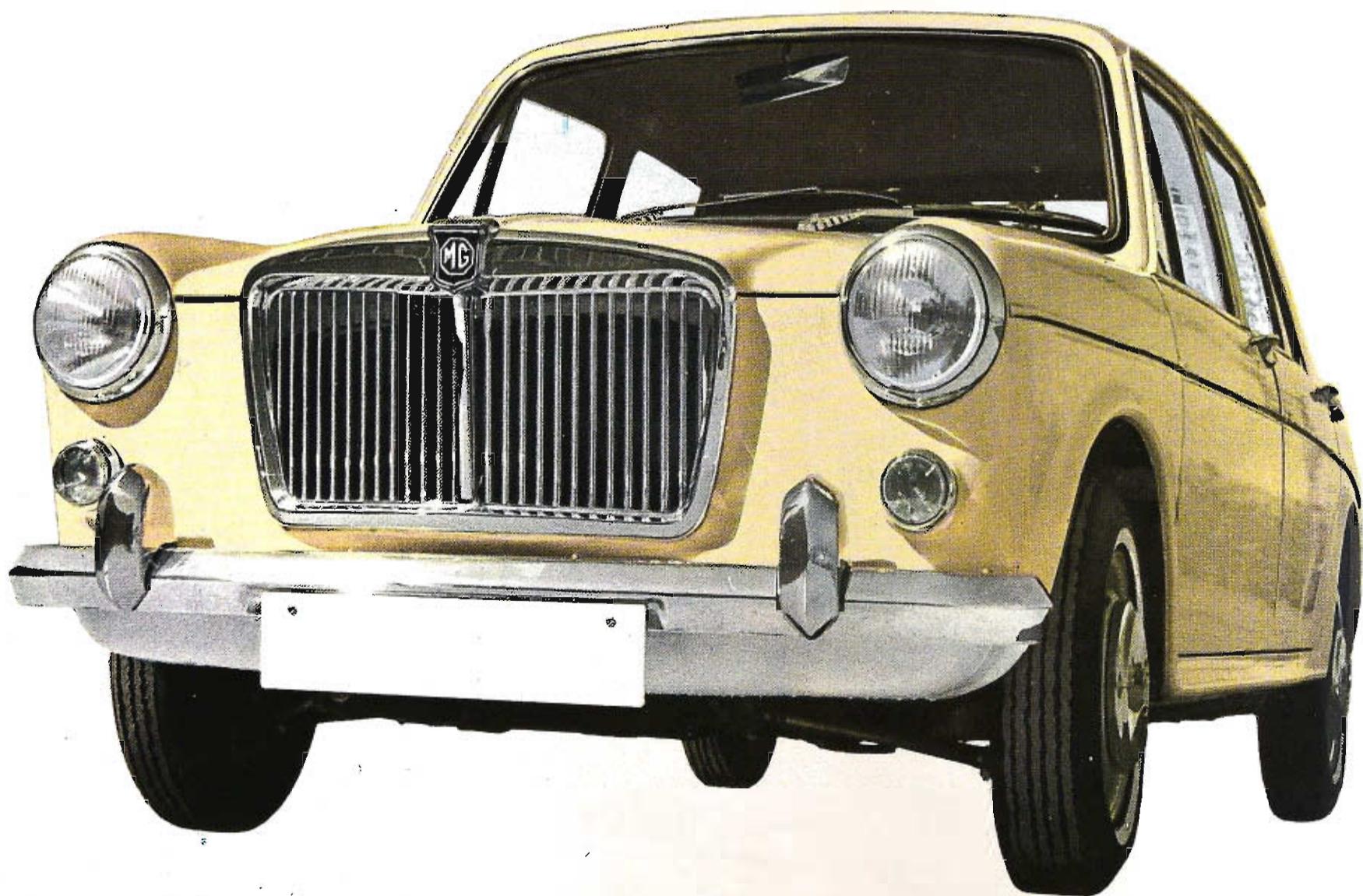
**EL NUEVO**

**MG 1100**



**SEDAN DEPORTIVO**

Fabricado en Pamplona por  
**AUTOMOVILES DE TURISMO HISPANO INGLESES, S.A.**  
**(AUTHI)**



**EL COCHE ESPAÑOL DE CALIDAD INGLESA**

# automovilista!!



si es titular de una libreta de ahorro, obtendrá protección para Vd. y los suyos, en caso de muerte o mutilación por accidente.

## **AHORRO-SEGURO**

es un servicio completamente gratuito de



# **CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN**

